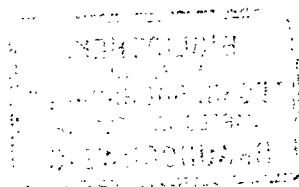


UB Braunschweig 84



10279-461-2

---



**BETRIEBS-RESULTATE**  
**DER**  
**HERZOGL. BRAUNSCHWEIGISCHEN**  
**EISENBAHNEN**

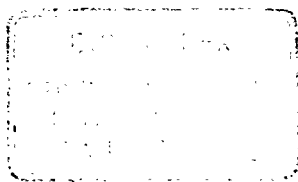
**VOM**  
**JAHRE 1853.**

---

**VERÖFFENTLICHT**

**DURCH DIE**

**HERZOGLICH BRAUNSCHWEIG-LÜNEBURGISCHE EISENBAHN- UND POST-DIRECTION.**



---

**BRAUNSCHWEIG,**  
**DRUCK UND PAPIER VON FRIEDRICH VIEWEG UND SOHN.**

**1 8 5 4.**

# Inhaltsverzeichnis.

Tabelle	I. Bahnbeschreibung . . . . .	Seite 3 u. 4
„	II. Beschreibung des Oberbaues . . . . .	„ 5 u. 7
„	III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen . . . . .	„ 8 u. 9
„	IV. Bestand der Locomotiven und Tender . . . . .	„ 10 u. 11
„	V. Bestand der Wagen . . . . .	„ 12 - 14
„	VI. Anlage - Capital . . . . .	„ 15 — 17
„	VII. Beamten- und Arbeiter - Personal . . . . .	„ 18 u. 19
„	VIII. Leistungen der Locomotiven . . . . .	„ 20 u. 21
„	IX. Leistungen der Wagen . . . . .	„ 22 u. 23
„	X. Personen- und Güter - Frequenz . . . . .	„ 24 — 26
„	XI. Massen - Frequenz . . . . .	„ 27 — 29
„	XII. Uebersicht vom Personen - Verkehre . . . . .	„ 30 u. 31
„	XIII. Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre . . . . .	„ 32 — 37
„	XIV. Einnahme . . . . .	„ 38 u. 39
„	XV. Ausgabe . . . . .	„ 40 — 42
„	XVI. Abrechnung . . . . .	„ 43 — 45
„	XVII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender . . . . .	„ 46
„	XVIII. Unterhaltung der Wagen . . . . .	„ 47
„	XIX. Haltbarkeit der Schienen und Querhölzer . . . . .	„ 48 — 51
„	XX. Betriebsverhältnisse seit Erbauung der Bahnen . . . . .	„ 52 u. 53
„	XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt für das Eisenbahn- Personal . . . . .	„ 54
„	XXII. Maasse, Gewichte und Münzen . . . . .	„ 55 — 57

I.

**B a h n b e s c h r e i b u n g.**

---

Haupttrichtung der Bahn.	Zwischenlängen		Mit Bezug auf die Meilen- steine		Länge		Doppelgleis.	Nebengleise		Neigungsverhältnisse.										Richtungsver- hältnisse.		
										Länge			Erhebung	Senkung	Mittlere Steigung	Mittleres Gefälle	Maximum		Länge		Kleinstes Curvenhalbmesser.	
	von der Station	nach der Station	von	bis	für den Tarif ab- gekürzt.	genau.		auf dem Bahnhofs	Meilen	horizontal.	in Steigungen.	in Gefällen.					zwischen den End- punkten.	zwischen den End- punkten.	der Steigung.	des Gefalles.		in geraden Linien.
			Nro.	Nro.						Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Fuss.	Fuss.	Meil.	Meil.	Ruth.		
Braunschweig- Magdeburg.	Braunschweig	Wolfenbüttel	0,00	1,58	1½	1,58	1,58	Braunschweig	1,025													
	Wolfenbüttel	Scheppenstedt	1,58	3,98	2½	2,40	2,40	Scheppenstedt	0,092	0,33	1,20	0,05	22,7	—	1/1913	—	1/780	1/1214	1,22	0,36	231	
	Scheppenstedt	Jerxheim	3,98	5,62	1¾	1,64	—	Jerxheim	0,092	0,03	0,22	1,39	—	63,5	—	1/671	—	1/404	0,96	0,68	400	
	Jerxheim	Wegersleben	5,62	7,63	2	2,01	2,01	Wegersleben	0,090	0,74	0,00	1,27	—	16,9	—	1/3097	—	1/716	1,78	0,23	600	
	Wegersleben	Oschersleben	7,63	8,89	1¼	1,26	1,26	Oschersleben	0,180	0,86	0,28	0,12	—	9,5	—	1/3324	1/594	1/1678	0,96	0,30	500	
Braunschweig- Harzburg.	Braunschweig	Oschersleben	0,00	8,89	9	8,89	7,25	für zwei Aus- weichestellen	1,558 0,035 1,643	2,15	3,86	2,88	20	—	1/11560	—	1/400	1/404	6,10	2,79	231	
	Wolfenbüttel	Börssum	1,58	3,03	1½	1,45	—	Börssum	0,009	0,20	0,92	0,33	30,8	—	1/1225	—	1/138	1/346	0,89	0,56	231	
	Börssum	Schladeu	3,03	3,80	1	0,77	—	Schladeu	0,036	0,03	0,55	0,19	24,2	—	1/822	—	1/294	1/691	0,65	0,12	600	
	Schladeu	Vienenburg	3,80	5,00	1	1,20	—	Vienenburg	0,118	0,01	1,19	0,00	151,7	—	1/205	—	1/149	—	0,72	0,48	225	
	Vienenburg	Harzburg	5,00	6,07	1	1,07	—	Harzburg	0,109	0,00	1,07	0,00	350,5	—	1/79	—	1/45	—	0,70	0,37	225	
Braunschweig- Hannover.	Wolfenbüttel	Harzburg	1,58	6,07	4½	4,49	—	—	0,272	0,24	3,73	0,52	557,2	—	1/210	—	1/45	1/346	2,96	1,53	225	
	Braunschweig	Vecheide	0,00	1,88	2	1,88	1,74	Vecheide	0,083	0,22	1,07	0,59	32	—	1/1528	—	1/346	1/499	0,88	1,00	400	
	Vecheide	Landesgrenze	1,88	2,51	½	0,63	0,63	—	—	0,18	0,15	0,30	—	14,7	—	1/1110	1/728	1/400	0,63	—	—	
	Braunschweig	Landesgrenze	0,00	2,51	2½	2,51	2,37	—	0,039	0,40	1,22	0,89	17,3	—	1/3772	—	1/346	1/400	1,51	1,00	400	
Alle Bahnen (in der Richtung von Braun- schweig aus).	—	—	—	—	16	15,89	9,62	—	2,004	2,79	8,81	4,29	—	—	—	—	1/45	1/346	10,57	5,32	225	

Niveauverhältnisse.								Brücken und Canäle unter   neben der Bahn				Uebergangswerke.			Wärterstationen			Telegraphen.		Eröffnung		Bemerkungen.																																																																																																																																																																																																																																																																	
Länge			Mittlere Höhe der Dämme.	Mittlere Tiefe der Einschnitte.	Maximum		a. von und über 12 Fuss Weite. b. unter 12 Fuss Weite.	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge		Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge	Anzahl der Ueber- gänge

## II. Beschreibung des Oberbaues

	Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine		Länge der Gleisstrecken.	Bettung.		Material.	Schienen.							Schwellen.			
				Stärke unter den Schwellen	Länge pro Stück.		3 1/8" hoch mit flachen Köpfen, 17 Pfd. pro Fuss.	4" hoch mit flachen Köpfen, 20 2/5 Pfd. pro Fuss.	4 3/4" hoch mit doppelt. Köpfen, 20 7/7 Pfd. pro Fuss.	4 1/2" hoch mit gewölbt. Köpfen, 20 1/10 Pfd. pro Fuss.	Hohlschienen, 12 1/2 Pfd. pro Fuss.	Flachschienen, 5 Pfd. pro Fuss.	Unter jeder Schienenlänge liegen				
													Stoss-schwellen	Zwischen-schwellen	Lang-schwellen.		
	von Nro	bis Nro.	Meilen.	Breite. Fuss.	Tiefe. Fuss.	Fuss.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	8 bis 9' lang, 6 1/18" bis 6 1/14" stark.	8' lang, 6 1/2" bis 6 1/12" stark.	Lauf. Fuss.	Stärke in Zollen.	
A. Hauptgleise.																	
1. Braunsch.-Magdeb. Bahn																	
a) Südwestl. Gleis (hin)	0,00	0,16	0,16	12	1	Kies.	17	—	0,16	—	—	—	—	1	5	—	—
	0,16	1,51	1,35	12	1	"	16	1,03	—	—	—	—	—	1	5	—	—
							17	—	0,32	—	—	—	—	1	5	—	—
b) Nordöstlich. Gleis (her)	1,51	8,89	7,38	12	1	"	17	—	7,38	—	—	—	—	1	5	—	—
	0,00	3,98	3,98	12	1	"	16	0,06	—	—	—	—	—	1	5	—	—
	5,02	5,68	0,06	12	1	Steinschl.	17	—	3,92	—	—	—	—	1	5	—	—
	5,68	7,60	1,92	12	1	Kies.	17	—	0,06	—	—	—	—	1	4	—	—
							19 3/4	—	—	1,92	—	—	—	1	7	—	—
	7,60	8,89	1,29	12	1	"	17	—	0,17	—	—	—	—	1	4	—	—
							19 3/4	—	—	1,12	—	—	—	1	7	—	—
2 Braunsch.-Harzb. Bahn																	
	1,58	4,22	2,64	14	1	"	16	2,61	—	—	—	—	—	1	5	—	—
	4,22	4,24	0,02	14	1	"	17	—	0,03	—	—	—	—	1	5	—	—
							19 3/4	—	—	—	0,02	—	—	1	7	—	—
	4,24	6,07	1,83	14	1	"	16	0,75	—	—	—	—	—	1	5	—	—
							17	—	1,08	—	—	—	—	1	5	—	—
3. Braunsch.-Hann. Bahn.																	
a) Nördlich. Gleis (hin)	0,00	2,51	2,51	14	1	"	17	—	2,51	—	—	—	—	1	5	—	—
b) Südlich. Gleis (her)	0,14	2,51	2,37	14	1	"	17	—	2,37	—	—	—	—	1	5	—	—
B. Nebengleise.																	
Bahnhof Braunschweig																	
	0,00	0,17	0,937	12	1	"	17	—	0,937	—	—	—	—	1	4	—	—
			0,055	12	1	"	16	—	—	0,033	—	—	—	1	4	—	—
			0,033	12	1	"	16	—	—	—	—	0,022	0,033	—	—	32	6 1/2
" Wollfenbüttel	1,54	1,63	0,080	12	1	"	17	—	0,080	—	—	—	—	1	4	—	—
			0,012	12	1	"	16	0,012	—	—	—	—	—	1	5	—	—
" Scheppenstedt	3,92	4,00	0,079	12	1	"	17	—	0,079	—	—	—	—	1	4	—	—
Weichestelle bei Watenstedt	5,05	5,11	0,065	12	1	"	17	—	0,065	—	—	—	—	1	5	—	—
Bahnhof Jerxheim	5,60	5,69	0,092	12	1	"	17	—	0,092	—	—	—	—	1	4	—	—
" Wegersleben	7,59	7,67	0,084	12	1	"	17	—	0,084	—	—	—	—	1	4	—	—
			0,006	12	1	"	16	—	—	—	—	—	0,006	—	—	32	6 1/2
Weichestelle vor Oschersleben	8,77	8,79	0,020	12	1	"	17	—	0,020	—	—	—	—	1	4	—	—
Bahnhof Oschersleben	8,82	8,89	0,180	12	1	"	17	—	0,180	—	—	—	—	1	4	—	—
" Bürssum	3,02	3,03	0,009	14	1	"	16	0,009	—	—	—	—	—	1	5	—	—
" Schladen	3,77	3,81	0,022	14	1	"	16	0,022	—	—	—	—	—	1	5	—	—
			0,014	14	1	"	16	—	—	—	—	—	0,014	—	—	32	6 1/2
" Vienenburg	4,98	5,03	0,102	14	1	"	17	—	0,102	—	—	—	—	1	4	—	—
			0,016	14	1	"	16	0,016	—	—	—	—	—	1	5	—	—
" Harzburg	6,02	6,07	0,080	14	1	"	17	—	0,080	—	—	—	—	1	4	—	—
			0,029	14	1	"	16	—	—	—	—	—	0,029	—	—	32	6 1/2
" Vechede	1,85	1,92	0,082	14	1	"	17	—	0,082	—	—	—	—	1	4	—	—
			0,007	14	1	"	16	—	—	—	—	—	0,007	—	—	32	6 1/2
Summa A. Hauptgleise	—	—	25,51	—	—	—	—	4 45	18,00	3 04	0,02	—	—	—	—	—	—
" B. Nebengleise	—	—	2,004	—	—	—	—	0,059	1,801	0,033	—	0,022	0,089	—	—	—	—

am Ende des Jahres 1853.

len.		Befestigungsmittel.												
Holzart der Schwellen.	Präparirt mit Zinkchlorid.	An jeder einzelnen Schiene befinden sich												
		auf der Stossschwelle.						auf den Zwischenschwellen.						
		Platten.	Schienenstühle.	Einfache Laschen.	Winkel-Laschen.	Hakennägel.	Schrauben zu Platten und Stühlen.	Schrauben zu Laschen.	Schienenstühle.	Schrauben-Bolzen zu Stühlen.	Hakennägel.	Nägel ohne Köpfe.		Nägel mit versenkten Köpfen.
		Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.		Stück.
Eichen.	theilweise.	1	—	—	—	4	—	—	—	—	10	1	—	(Nro. 0,43—0,75.)
"	"	—	1	—	—	—	2	—	—	—	10	1	—	
"	"	—	1	—	—	—	2	—	—	—	10	1	—	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	10	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	1	—	(Nro. 1,51—1,57.)
Eichen u. Fichten.	grösstentheils	1	—	2	—	—	4	4	—	—	10	1	—	
Eichen.	theilweise.	1	—	2	—	—	4	4	—	—	8	2	—	
Eichen u. Kiefern.	sämmtlich.	1	—	—	2	—	2	4	7	14	—	—	—	
Eichen.	theilweise.	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	1	—	(Nro. 7,66—8,78.)
Kiefern.	sämmtlich.	1	—	—	2	—	2	4	7	14	—	—	—	
Eichen.	theilweise.	1	—	—	—	4	—	—	—	—	10	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	10	1	—	
"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	14	—	—	(Nro. 3,16—3,17. Nro. 3,77— 3,78. Nro. 3,80—3,81.)
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	9	2	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	9	2	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	9	2	—	
Eichen u. Buchen.	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	10	—	—	(Nro. 4,24—4,89. Nro. 4,91— 4,96. Nro. 4,98—5,03.)
Eichen.	"	—	1	—	—	3	—	—	—	—	10	—	—	
"	"	—	1	—	—	—	2	—	—	—	8	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	1	—	
"	nicht.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	
"	theilweise.	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	10	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	10	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	1	—	
"	nicht.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	10	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	1	—	
"	sämmtlich.	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	1	—	
"	theilweise.	1	—	—	—	4	—	—	—	—	6	1	—	
"	nicht.	—	—	—	—	4	—	—	—	—	10	—	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	10	—	—	
"	theilweise.	1	—	—	—	4	—	—	—	—	6	1	—	
"	"	1	—	—	—	4	—	—	—	—	6	1	—	
"	nicht.	1	—	—	—	4	—	—	—	—	8	2	—	
"	"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	
"	theilweise.	1	—	4	—	4	—	4	—	—	8	—	—	
"	nicht.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	



### III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und

Station	Weichen				Dreh- scheiben		Roll- tische	Ram- pen	Per- rons
	älteres System				von 16 Fuss Durch- messer und darunter	über 16 Fuss Durch- messer			
	2 spurige	3 spurige	4 spurige	selbstthätige 2 spurige					
	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	laufende Fuss
Braunschweig . . . . .	8	7	1	48	2	3	2	1	1390
Wolfenbüttel . . . . .	5	—	—	26	—	1	—	1	830
Scheppenstedt . . . . .	—	—	—	7	—	1	—	—	504
Jerxheim . . . . .	—	—	—	9	—	1	—	1	472
Wegersleben . . . . .	—	—	—	10	—	—	—	—	472
Oschersleben . . . . .	4	1	—	14	1	1	—	1	856
Vechede . . . . .	1	—	—	10	—	—	—	—	400
Börssum . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	170
Schlade . . . . .	2	—	—	2	1	—	—	—	310
Vienenburg . . . . .	—	3	—	2	—	1	—	—	256
Harzburg . . . . .	—	3	—	2	3	—	—	—	352
Ueberhaupt . . . . .	21	14	1	130	7	8	2	5	6012

## Haltestellen am Ende des Jahres 1853.

Haupt- Gebäude.		Neben- Gebäude.		Güter- schuppen.		Maschinen- häuser.		Wasser- stationen.		Kokes- schuppen.		Wagen- schuppen.		Reparatur- werkstätten.		Brück- waa- gen		Elektr. Telegra- phen- Appa- rate.		Bemer- kungen.
Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt. □ Fuss.	Stück.	Stück.	System d. Apparate		
1	53200 <sup>1</sup> 14135 <sup>2</sup>	1	3081 <sup>1</sup> 1012 <sup>1</sup> 725 <sup>1</sup> 725 <sup>1</sup>	1	8864 <sup>1</sup> 33516 <sup>1</sup> 4896 <sup>2</sup>	1	24882 <sup>1</sup> 9465 <sup>2</sup>	1	im Ma- schinen- hause enthalten	1	4080 <sup>2</sup> 1856 <sup>1</sup> 2580 <sup>2</sup>	1	10752 <sup>1</sup> 12480 <sup>1</sup>	1	im Ma- schinen- hause enthalten	1	3	Mor- se	Die einstöcki- gen Gebäude sind mit <sup>1</sup> — die zweistö- ckigen mit <sup>2</sup> — die drei- stöckigen mit <sup>3</sup> bezeichnet.	
1	4395 <sup>1</sup>	1	384 <sup>1</sup> 860 <sup>1</sup>	1	960 <sup>1</sup>	—	—	1	455 <sup>2</sup>	1	378 <sup>1</sup>	1	2222 <sup>1</sup>	—	—	—	3	"		
1	2248 <sup>2</sup>	1	240 <sup>1</sup> 420 <sup>1</sup> 4980 <sup>2</sup>	1	1200 <sup>1</sup>	—	—	1	576 <sup>2</sup> 196 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	1	"		
1	2248 <sup>2</sup>	1	768 <sup>1</sup> 240 <sup>1</sup>	1	2160 <sup>1</sup>	1	1200 <sup>1</sup>	1	576 <sup>2</sup> 196 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	1	"		
1	1016 <sup>2</sup>	1	320 <sup>1</sup> 300 <sup>1</sup>	1	1920 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	"		
1*	792 <sup>1</sup> 8706 <sup>2</sup> 174 <sup>3</sup>	1	1980 <sup>1</sup> 4080 <sup>2</sup> 3432 <sup>1</sup> 798 <sup>1</sup>	1	1900 <sup>1</sup> 1320 <sup>2</sup>	1	2754 <sup>1</sup>	1	im Ma- schinen- hause enthalten	1	im Güter- schuppen enthalten	—	—	1	im Ma- schinen- hause enthalten	—	1	"		
1	1360 <sup>1</sup>	1	635 <sup>1</sup>	1	900 <sup>1</sup>	—	—	1	576 <sup>2</sup>	—	—	—	—	—	—	—	1	"		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1	1216 <sup>2</sup>	1	254 <sup>1</sup>	1	1025 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	1	1350 <sup>1</sup>	—	—	—	1	Siemens und Hals- ke		
1	1216 <sup>2</sup>	—	—	1	1230 <sup>1</sup>	1	2370 <sup>1</sup> 660 <sup>2</sup>	1	im Ma- schinen- hause enthalten	1	1980 <sup>1</sup>	—	—	1	im Ma- schinen- hause enthalten	—	1	"		
1	2130 <sup>2</sup>	1	1620 <sup>2</sup>	1 1	1440 <sup>1</sup> im Neben- geb. enthalten	—	—	—	—	—	—	1	1995 <sup>1</sup>	—	—	1	1	"		
9	58955 <sup>1</sup> 24209 <sup>2</sup> 792 <sup>1</sup> 8706 <sup>2</sup> 174 <sup>3</sup>	16	11954 <sup>1</sup> 10680 <sup>2</sup> 4230 <sup>1</sup>	11	55115 <sup>1</sup> 6216 <sup>2</sup> in den Neben- gebäud. enthalten	4	31206 <sup>1</sup> 10125 <sup>2</sup>	6	392 <sup>1</sup> 2183 <sup>2</sup> in den Maschin. Häusern enthalten	4	4214 <sup>1</sup> 6660 <sup>2</sup> in den Güter- schuppen enthalten	5	28799 <sup>1</sup>	3	in den Maschin. Häusern enthalten	2	14	—		

## IV. Bestand der Locomotiven und

Laufende Nro.	Name der Locomotive.	Durchmesser der Cylinder.	Kolbenhub.	Durchmesser der Triebäder.	Expansion.	Gewöhnlicher Dampfdruck im Kessel pro □" engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant		Ankaufspreis.	Transportkosten
		Zoll engl.	Fuss engl.	Fuss engl.		Pfd. engl.	gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Wasser.	Name.	Wohnort.	Thaler.	Thaler.
									Zollcentner.					
1	Advance . . .	11	1½	4¾	veränderlich	70	1	2	235	260	Forester	Liverpool	14700	800
2	Swift . . . . .	11	1½	4¼	"	70	1	2	237	262	Derselbe	Daselbst	14700	800
3	Baltimore . .	10½	1½	4	fest ⅝	70	1	2	191	216	Norris	Philadelphia	11900	800
4	Dart . . . . .	13	1½	5	" ⅝	70	1	2	293	323	Forester	Liverpool	11870	870
5	Zorge . . . . .	13	1½	5½	" ⅝	70	1	2	292	322	Maschinenfabrik	Zorge	13000	330
6	Hackelberg . .	13	1½	5½	" ⅝	70	1	2	297	327	Dieselbe	Daselbst	13000	330
7	Manchester . .	13	1½	5½	" ⅝	70	1	2	270	300	Sharp Roberts	Manchester	9640	1100
8	Braunschweig	10½	1½	4	" ⅝	70	1	2	226	251	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	10700	—
9	Harzburg . . .	13	1½	5½	" ⅝	70	1	2	303	333	Maschinenfabrik	Zorge	13000	330
10	Wildemann . .	15	2	4¾	veränderlich	70	3	—	382	422	Stephenson	New Castle	11600	900
11	Crodo . . . . .	15	2	4¾	"	70	3	—	399	439	Derselbe	Daselbst	11600	1070
12	Hercynia . . .	14	1⅙	5½	"	70	2	1	381	421	Derselbe	Daselbst	11000	830
13	Blankenburg . .	13	1½	5½	fest ⅞	70	1	2	265	295	Forester	Liverpool	5800	920
14	Magdeburg . .	13	1½	5½	" ⅞	70	1	2	274	304	Derselbe	Daselbst	5800	920
15	Wolfenbüttel .	14	1⅙	5½	veränderlich	70	2	1	393	433	Stephenson	New Castle	10640	900
16	Brocken . . . .	15	2	4¼	"	70	3	—	400	440	Derselbe	Daselbst	11350	900
17	Germania . . .	15	2	4¾	"	70	2	1	428	468	Egestorf	Hannover	12300	20
18	Concordia . . .	15	2	4¾	"	70	2	1	426	466	Derselbe	Daselbst	12300	20
19	Hannover . . .	15	2	4¾	"	70	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12300	20
20	Köln . . . . .	15	2	4¾	"	70	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12300	20
21	Berlin . . . . .	15	2	5¼	"	70	2	1	452	502	Derselbe	Daselbst	12300	20
22	Bremen . . . .	15	2	5½	"	70	2	1	447	494	Derselbe	Daselbst	12300	20
23	Hamburg . . . .	15	2	4¾	"	70	2	1	443	491	Derselbe	Daselbst	12127	41
24	Dresden . . . .	15	2	5½	"	70	2	1	469	519	Derselbe	Daselbst	12470	33
25	Leipzig . . . .	15	2	5½	"	70	2	1	461	511	Derselbe	Daselbst	12450	33
26	London . . . .	15	1⅙	6	"	70	1	2	475	528	Derselbe	Daselbst	11998	17
27	Paris . . . . .	15	1⅙	6	"	70	1	2	470	523	Derselbe	Daselbst	11998	17
28	Elbe . . . . .	15	2	4¾	"	70	2	1	470	523	Derselbe	Daselbst	12153	33
29	Rhein . . . . .	15	2	4¾	"	70	2	1	472	525	Derselbe	Daselbst	12147	33
29	Locomotiven	in	Summa	—	—	—	—	—	10705	11832	—	—	339443	12127
1	Locomotive	im	Durchschnitt	—	—	—	—	—	369	408	—	—	11705	418

## Tender am Ende des Jahres 1853.

[illegible]



# Ende des Jahres 1853.

Alle Wagen								Anzahl der Bremsen.	Gewicht		Preis aller Wagen.	Durchschnittspreis	
besitzen Achsen.	können fassen								aller Wagen.	pro Achse.		pro Stück.	pro Achse.
	Personen				Equi- pagen.	Luxus- Pferde.	Güter, auch Pferde und Vieh.						
	in Classe												
Stück.	I.	II.	III.	IV.	Stück.	Stück.	Ctr.	Stück.	Ctr.	Ctr.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
3	24	—	—	—	—	—	—	—	156	52	4 000	4 000	1 333
2	18	—	—	—	—	—	—	—	76	38	2 000	2 000	1 000
18	48	192	—	—	—	—	—	4	1 019	57	19 500	3 250	1 083
18	48	—	300	—	—	—	—	2	968	54	16 150	2 692	897
3	6	—	50	—	—	—	—	—	145	48	2 700	2 700	900
12	32	64	160	—	—	—	—	4	655	55	12 914	3 228	1 076
18	—	288	—	—	—	—	—	3	1 004	56	18 720	3 120	1 040
4	—	48	—	—	—	—	—	—	142	35	3 000	1 500	750
8	—	64	—	—	—	—	—	2	280	35	3 200	800	400
36	—	—	720	—	—	—	—	8	2 022	56	31 060	2 588	863
6	—	—	100	—	—	—	—	1	306	51	5 010	2 505	835
128	176	656	1330	—	—	—	—	24	6 773	53	118 254	2 628	924
8	—	—	—	160	—	—	—	—	230	29	2 400	600	300
6	—	—	—	96	—	—	—	—	181	30	1 500	500	250
14	—	—	—	256	—	—	—	—	411	29	3 900	557	279
150	—	—	—	—	—	—	6 000	30	7 498	50	86 125	1 148	574
26	—	—	—	—	—	—	1 040	—	1 390	53	12 858	989	494
8	—	—	—	—	—	12	—	—	318	40	1 600	400	200
2	—	—	—	—	—	—	80	—	80	40	519	519	259
21	—	—	—	—	—	—	840	7	1 122	53	12 139	1 734	578
168	—	—	—	—	—	—	6 720	11	7 573	45	93 795	2 233	558
375	—	—	—	—	—	12	14 680	48	17 981	48	207 036	1 458	552
12	—	—	—	—	—	—	480	—	512	43	5 634	939	470
2	—	—	—	—	—	—	80	—	82	41	450	450	225
10	—	—	—	—	5	—	—	—	274	27	2 752	550	275
162	—	—	—	—	—	—	6 480	27	6 630	41	65 915	814	407
90	—	—	—	—	—	—	3 600	10	2 478	28	30 264	1 009	336
24	—	—	—	—	—	—	960	1	1 089	45	13 007	2 168	542
300	—	—	—	—	5	—	11 600	38	11 065	37	118 022	915	393
60	—	—	—	—	—	—	900	—	450	7	3 251	108	54
142	176	656	1330	256	—	—	—	24	7 184	51	122 154	2 349	860
675	—	—	—	—	5	12	26 280	86	29 046	43	325 058	1 200	482
60	—	—	—	—	—	—	900	—	450	7	3 251	108	54
877	176	656	1330	256	5	12	27 180	110	36 680	42	450 463	1 276	514
21	42	112	—	—	—	—	—	7	—	—	24 047 B. Anth. <sup>23</sup> / <sub>172</sub>	3 435	1 145
21	—	—	—	—	—	—	840	7	—	—	11 015 B. Anth. <sup>23</sup> / <sub>172</sub>	1 574	525
36	—	—	—	—	—	—	1 440	12	—	—	19 892 B. Anth. <sup>23</sup> / <sub>203</sub>	1 658	553
78	42	112	—	—	—	—	2 280	26	—	—	54 954 Br. Anth. 7435	2 114	705

# Veränderung des Wagenbestandes.

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Bis Ende 1852						Im Jahre 1853						Also bis Ende 1853						Bestand Ende 1853.		
		angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurückgestellt			Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.
		Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.			
Personenwagen .	bedeckt	51	140	126 754	6	12	8 500	—	—	—	—	—	—	51	140	126 754	6	12	8 500	45	128	118 254
Desgleichen . .	offen	16	32	8 600	9	18	4 700	—	—	—	—	—	—	16	32	8 600	9	18	4 700	7	14	3 900
Güterwagen . .	bedeckt	101	271	146 876	3	6	2 640	44	110	62 800	—	—	—	145	381	209 676	3	6	2 640	142	375	207 036
Desgleichen . .	offen	163	368	132 258	33	66	13 768	—	—	—	1	2	468	163	368	132 258	34	68	14 236	129	300	118 022
Kleine Erdwagen	„	130	260	43 251	100	200	40 000	—	—	—	—	—	—	130	260	43 251	100	200	40 000	30	60	3 251
Personen-, Güter- u. kl. Erdwagen	bedeckt u. offen	461	1071	457 739	151	302	69 608	44	110	62 800	1	2	468	505	1181	520 539	152	304	70 076	353	877	450 463

## VI.

### Anlagecapital und dessen Verwendung.

---



	<i>A.</i> Grund- entschädi- gungen.  Thaler.	<i>B.</i> Erdarbeiten  Thaler	<i>C.</i> Brücken.  Thaler.	<i>D.</i> Oberbau.  Thaler.	<i>E.</i> Weichen.  Thaler.	<i>F.</i> Ueberfahrten.  Thaler.	<i>G.</i> Bahnhöfe.  Thaler.
Durch angeliehene Capitalien . . . .	307 000	374 000	155 000	1 195 000	27 000	27 000	486 000
Aus den Betriebs-Aufkünften bis Ende 1852 . . . . .	—	—	—	109 785	7 026	—	131 062
Aus den Betriebs-Aufkünften im Jahre 1853 . . . . .	780	—	—	50 508	—	—	23 112
<i>Summa</i> . . . .	307 780	374 000	155 000	1 355 293	34 026	27 000	640 174
Davon geht ab der Werth der aus der Nutzung gefallenen Anlagen . . . .	—	—	—	100 000	—	2 000	—
Bleibt nutzbares Anlage-Capital . . .	307 780	374 000	155 000	1 255 293	34 026	25 000	640 174
Procente des nutzbaren Anlage-Capitals Kosten pro Bahnmeile (auf 15,89 Meilen vertheilt) . . . . .	7,68 19 365	9,34 23 537	3,87 9 755	31,34 78 999	0,85 2 141	0,62 1 573	15,98 40 288

## Repartition des

Bahnstrecke.	Bahnlänge (genau)  Meilen.
Braunschweig - Wolfenbüttel . . . . .	1,58
Wolfenbüttel - Oschersleben . . . . .	7,31
Wolfenbüttel - Harzburg . . . . .	4,49
Braunschweig - Hannoversche Grenze . .	2,51
<i>Summa</i> . . . .	15,89

<i>H.</i>	<i>I.</i>	<i>K.</i>	<i>L.</i>	<i>M.</i>	<i>N.</i>	<i>Summa</i> des Anlage- capitals.	Vorschuss- weise geleis- tete und erst später zur Verrechnung kommende Zahlungen.	Bestand des Reserve- und extra- ordinären Baufonds.	Das zu verzinsende Capital beträgt im Ganzen.
Locomotiven.	Wagen	Admini- stration.	Zinsen.	Elektro- magnetischer Telegraph.	Insgemein.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
281 000	256 000	83 000	107 000	—	152 000	3 450 000	228 000	—	3 678 000
89 025	171 539	—	—	25 493	—	533 930	63 285	301 267	
51 247	66 904	—	—	1 563	—	194 114	23 038		
421 272	494 443	83 000	107 000	27 056	152 000	4 178 044	314 323 *	245 412	3 678 000
—	70 076	—	—	—	—	172 076	* Und zwar: 228 000 Thlr. für einen Schienen-Vorrath zu zweiten Bahngleisen; 50 000 » Beitrag zu den Kosten des zweiten Gleises zwischen Wolfenbüttel u. Oschersleben; 17 996 » behuf Erbauung eines Direc- tionshauses zu Braunschweig; 18 175 » behuf Erbauung eines Sta- tionsgebäudes zu Wolfen- büttel; 152 » behuf Erbauung zweier Wär- terwohnungen bei Dettum u. Watenstedt.		
421 272	424 367	83 000	107 000	27 056	152 000	4 005 968			
10,32	10,59	2,07	2,67	0,68	3,79	100,00			
26 512	26 707	5 224	6 734	1 703	9 566	252 106			

## Anlage - Capitals.

Verzinsliches Anlagecapital excl. der Vorschüsse		Nutzbares Anlagecapital	
im Ganzen.	pro Meile.	im Ganzen.	pro Meile.
Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
513 000	324 684	690 679	437 139
1 690 000	218 878	1 808 535	247 414
640 000	142 539	722 757	160 970
697 000	277 689	783 997	312 350
3 450 000	217 118	4 005 968	252 106

# VII. Uebersicht des Beamten-

(Mit Ausschluss des bei Neu-

	Als Staatsdiener angestellte Beamte		Nicht fest angestellte Officianten	
	Anzahl	Gehalt Thlr.	Anzahl	Renumeration Thlr.
I. Central-Verwaltung:				
1. Direction (incl. zweier unbesoldeter Mitglieder) . . . . .	6	6 200	—	—
2. Bureau . . . . .	13	5 665	10	1 682
3. Drucker, Billetstempler, Boten, Heizer und Zimmerwärter . . . . .	5	1 012	—	—
4. Hauptcasse (incl. eines Boten) . . . . .	4	1 868	1	124
II. Bahn- und Bahnstationsverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung: a) technischer Dienst . . . . .	2	1 900	1	300
b) Büreaudienst (incl. eines Boten) . . . . .	7	2 928	—	—
2. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn:				
a) Bahnaufseher . . . . .	10	2 580	—	—
b) Bahnwärter und Gehülfen . . . . .	—	—	201	26 194
c) Weichenwärter und Gehülfen . . . . .	—	—	44	6 455
d) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahn . . . . .	—	—	—	—
3. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahnhöfe:				
a) Bahnhofsaufseher, Portiers und Perronwärter . . . . .	15	3 771	—	—
b) Thorwärter, Nachtwächter, Zimmerwärter, Laternenputzer etc. . . . .	—	—	9	1 240
c) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahnhöfe . . . . .	—	—	—	—
III. Transportverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung . . . . .	2	1 000	2	440
2. Expeditionsdienst:				
a) Expedienten, Einnahmer, Buchführer und Assistenten . . . . .	34	10 038	12	1 725
b) Magazinaufseher, Waagemeister, Güterbegleiter, Boten, Arbeiter bei Verladung des Gepäcks, der Güter und Producte . . . . .	2	444	26	3 928
3. Fahrdienst: a) Locomotivführer und Assistenten . . . . .	13	5 903	10	2 535
b) Heizer . . . . .	—	—	21	4 118
c) Zugführer, Schaffner und Fahrgehülfen . . . . .	24	6 592	15	2 821
d) Packmeister . . . . .	10	3 157	—	—
e) Arbeiter bei Arrangirung der Züge, Putzen und Schmieren der Wagen etc. . . . .	—	—	—	—
4. Maschinenverwaltung: a) Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Locomotiven und Tender . . . . .	1	1 000	—	—
b) Putzen derselben . . . . .	—	—	—	—
c) Verarbeitung des Kokes und Brennholzes . . . . .	—	—	—	—
5. Wagenverwaltung: a) Wagenmeister und Wagencontroleure . . . . .	3	838	—	—
b) Arbeiter behuf Unterhaltung der Wagen . . . . .	—	—	—	—
IV. Verwaltung der elektro-magnetischen Telegraphen . . . . .	2	950	1	122
V. Werkstättenverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung: a) technischer Dienst . . . . .	3	2 400	3	880
b) Büreaudienst incl. eines Boten . . . . .	5	1 615	3	428
2. Leistungen im Interesse der Werkstatt . . . . .	—	—	—	—
3. Leistungen für den Bahnbetrieb (Pos. II. 2 d. II. 3 c. III. 4 und III. 5 b) . . . . .	—	—	—	—
Ueberhaupt . . . . .	161	59 861	359	52 992
Im Durchschnitt pro Person und Jahr Thlr.	—	372	—	148
„ „ und Tag Ggr.	—	—	—	—

# und Arbeiter-Personals.

bauten beschäftigten Personals.)

Handwerker				Handarbeiter				Erläuterungen.
in Tagelohn		in Accord		in Tagelohn		in Accord		* Bei Annahme von 300 Arbeitstagen pro Mann.  * * Bei Annahme einer gleichen Arbeitszeit und eines höheren Werthes der Accordarbeit gegen Tagelohnarbeit, wie 1,4 : 1.
Anzahl *	Lohn Thlr.	Anzahl * *	Lohn Thlr.	Anzahl *	Lohn Thlr.	Anzahl * *	Lohn Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	Der Werth der Emolumente, als freie Wohnung, Dienstkleidung, Meilengelder, Prämien und Gratificationen, ist dem Gehalte hinzugerechnet.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	2,0	210	0,8	120	
—	—	—	—	—	—	0,1	9	
—	—	—	—	—	—	—	—	Darunter 1 Beamter, welcher d. Funct III. 1 u. V. 1 mit ausübt. Darunter 4 Beamte, welche den Dienst III. 1 mit versehen.
—	—	—	—	—	—	0,2	32	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt, Pos. V. 3.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
1,9	226	4,1	909	240,2	2 3041	10,9	1 547	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt, Pos. V. 3.
1,1	169	1,1	237	17,5 12,9	1 900 1 259	0,7 3,4	93 480	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausserdem die Pos. II. 1 a und b aufgeführten Beamten.
—	—	—	—	—	—	0,7	106	
—	—	—	—	72,8	8 211	10,5	1 498	Derselbe versieht zugleich die Function V. 1 a. Die Arbeiten behuf Unterhaltung der Locomotiven sind unter den Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3 enthalten.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	0,5	120	65,5	6 695	5,4	774	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt, Pos. V. 3.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	38,4	4 146	—	—	Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditions-Personale mit besorgt.
—	—	—	—	—	—	12,7	1 813	
2,4	395	0,2	43	—	—	—	—	Ausserdem die Pos. II. 1 a und III 4 a aufgeführten Beamten.
0,5	88	—	—	0,3	31	1,2	167	
—	—	—	—	—	—	—	—	in Summa 1201 Personen mit 193 976 Thlr.
—	—	—	—	—	—	0,2	22	
6,0	948	—	—	20,0	2 200	—	—	
118,6	18 743	18,1	3 899	9,4	964	0,2	28	
130,5	20 569	24,0	5 208	479,0	48 657	47,0	6 689	
—	158	—	217	—	102	—	142	
—	12,64	—	17,36	—	8,16	—	11,36	

## VIII. Leistungen der Locomotiven

Laufende Nro.	N a m e  der L o c o m o t i v e .	Nummer der M o n a t e , in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Diensttage.	Fahrzeit.  Stand.	Dienstzeit bei Anrrangung der Züge auf den Bahnhöfen.  Stand.	Stillstandszeit.  Stand.	Durchlaufene Meilen.	Geschwindigkeit oder durchlaufene Meilen pro Stunde.	B e s c h a f f t e		Durchschnittliche Stärke des Zuges		Die Wider- stände der Locomoti- ve nebst Tender sind zu betrachten wie ein Zug in dem Ge- wichte von Zollcentner.
									Achs- meilen.	Centner- meilen, reducirt auf hori- zontale Bahn.	nach Ach- sen.	in Zoll- Centnern, reducirt auf hori- zontale Bahn.	
1	Advance . . . . .	1 — 12	217	180	708	2 067	749	4,1	12 599	1 034 000	17	1 381	2 350
2	Swift . . . . .	1 — 11	137	140	454	1 203	587	4,2	9 976	845 600	17	1 441	2 350
3	Baltimore . . . . .	4 — 12	193	502	33	1 435	1 916	3,8	45 510	2 515 200	24	1 313	2 450
4	Dart . . . . .	1 — 4, 7 — 12	177	802	11	1 546	3 361	4,2	66 879	3 611 300	20	1 071	3 050
5	Zorge . . . . .	6 — 12	84	301	139	710	1 291	4,3	27 052	1 500 800	22	1 162	2 850
6	Hackelberg . . . . .	1—2,4—7,10—12	144	672	14	1 310	2 804	4,2	56 665	4 041 700	20	1 445	2 850
7	Manchester . . . . .	3 — 12	160	382	63	911	2 356	6,1	45 232	2 768 700	19	1 175	2 800
8	Braunschweig . . . . .	5 — 7, 9 — 12	119	423	79	849	1 682	4	41 226	1 073 200	25	1,173	2 500
9	Harzburg . . . . .	1 — 6, 8, 9	128	539	6	1 203	2 394	4,8	45 130	2 496 700	19	1 042	2 900
10	Wildemann . . . . .	1 — 12	327	930	285	3 178	3 494	3,7	194 073	12 675 200	56	3 628	5 200
11	Crodo . . . . .	1 — 7, 9 — 12	305	850	1	3 300	3 445	4	66 948	5 073 400	19	1 472	5 250
12	Hercynia . . . . .	1 — 6, 8 — 12	246	862	10	1 405	4 874	5,6	71 113	4 512 700	15	926	3 900
13	Blankenburg . . . . .	1 — 10	189	847	14	1 753	3 606	4,2	70 945	3 742 900	20	1 038	2 800
14	Magdeburg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Wolfenbüttel . . . . .	1 — 11	285	881	8	1 391	5 588	6,6	74 828	5 057 300	15	905	3 950
16	Brocken . . . . .	1 — 12	231	1 057	148	1 471	3 896	3,7	215 048	13 511 700	53	3 468	5 250
17	Germania . . . . .	1 — 12	282	840	211	2 893	3 081	3,7	153 164	9 873 300	50	3 205	5 300
18	Concordia . . . . .	1 — 5, 7 — 12	261	937	251	2 388	3 370	3,5	195 618	12 594 300	58	3 736	5 300
19	Hannover . . . . .	1 — 12	240	1 213	99	1 525	4 210	3,5	262 460	17 387 400	62	4 130	5 300
20	Köln . . . . .	1 — 12	234	1 134	109	1 388	4 060	3,6	263 394	17 249 500	65	4 249	5 300
21	Berlin . . . . .	1 — 7, 9 — 12	183	924	46	1 141	4 316	4,6	170 667	10 586 600	40	2 453	4 800
22	Bremen . . . . .	1 — 4, 6 — 12	179	927	29	1 164	4 252	4,6	178 791	11 037 100	42	2 596	4 800
23	Hamburg . . . . .	1 — 12	226	1 105	120	1 931	4 031	3,6	260 978	16 321 900	65	4 049	5 300
24	Dresden . . . . .	1 — 12	209	1 149	8	1 337	5 406	4,7	216 380	13 281 000	40	2 457	4 800
25	Leipzig . . . . .	1 — 12	217	1 171	5	1 391	5 524	4,7	219 989	13 388 000	40	2 424	4 800
26	London . . . . .	7 — 12	147	402	—	455	2 560	6,4	28 967	2 440 400	11	953	4 800
27	Paris . . . . .	11, 12	43	129	—	151	804	6,2	9 749	691 300	12	860	4 800
28	Elbe . . . . .	12	10	37	8	82	129	3,5	5 354	357 200	41	2 769	5 300
Summe und Durchschnitt		1 — 12	5 173	19 336	2 859	39 578	83 786	4,3	2 998 735	190 568 400	36	2 274	4 359

## im Jahre 1853.

Die mechanische Brutto-Leistung der Locomotive beträgt also, reducirt auf horizontale Bahn,		Kokesverbrauch, incl. aller Verluste					Als Verluste kann man von dem Kokesverbrauche abrechnen					Hiernach bleibt als Kokesverbrauch für die mechanische Leistung				
im Ganzen.	pro Meile.	im Ganzen.	pro Meile.	pro Centnermeile auf horizontaler Bahn	also für die Locomotive und Tender allein pro Meile auf horizontaler Bahn.	Holzverbrauch beim Anheizen, pro Tag 7,783 Cbf.	für Anheizen und Verlust beim Ausblasen		für den Dienst bei Arrangirung d. Züge.	für den Stillstand.	Zusammen.	für die Fahrzeit im Ganzen	pro Stunde der Fahrzeit.	pro Meile.	pro Centnermeile.	also für die Locomotive und Tender allein auf horizontaler Bahn pro Meile.
							à Tag.	im Ganzen.								
Centnermeilen.	Z.-Ctr.	br. Ctr.	br. Pfd.	br. Pfd.	br. Pfd.	Cubikfuss.	br. Pfd.	br. Ctr.	br. Ctr.	br. Ctr.	br. Ctr.	br. Ctr.	br. Pfd.	br. Pfd.	br. Pfd.	br. Pfd.
2 794 150	3 731	2 173	290	0,078	183	1 689	230	499	850	108	1 457	716	398	95	0,022	52
2 225 050	3 791	1 486	253	0,067	157	1 066	230	315	545	84	944	542	387	92	0,024	56
7 209 400	3 763	3 288	170	0,046	114	1 502	230	444	40	301	785	2 503	499	131	0,035	86
13 862 350	4 121	4 744	141	0,034	114	1 378	300	531	18	642	1 191	3 553	443	106	0,026	79
5 180 150	4 012	1 845	143	0,045	128	654	300	252	222	241	715	1 130	375	87	0,027	77
12 033 100	4 295	4 253	152	0,035	100	1 121	300	432	22	538	992	3 261	485	116	0,027	77
9 365 500	3 975	3 321	141	0,036	101	1 246	300	480	101	306	887	2 434	637	103	0,026	73
6 178 200	3 673	2 238	133	0,036	90	926	230	274	95	254	623	1 615	382	96	0,026	65
9 439 300	3 942	3 738	156	0,040	116	996	300	384	10	431	825	2 913	540	122	0,032	93
30 844 000	8 828	7 275	208	0,024	125	2 545	350	1 145	570	930	2 645	4 630	498	133	0,015	78
23 159 650	6 722	6 007	174	0,026	137	2 374	350	1 067	2	850	1 919	4 088	481	119	0,018	94
23 521 300	4 826	4 971	102	0,021	82	1 915	300	738	16	690	1 444	3 527	409	72	0,015	58
13 839 700	3 838	4 894	136	0,035	98	1 471	300	567	22	678	1 267	3 627	428	101	0,026	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27 129 900	4 855	5 136	92	0,020	79	2 218	300	855	13	705	1 573	3 563	404	64	0,014	54
33 965 700	8 718	7 727	198	0,023	121	1 798	350	809	296	1 057	2 162	5 565	526	143	0,013	68
26 202 600	8 505	6 329	205	0,024	127	2 195	350	987	422	840	2 249	4 080	486	132	0,016	85
30 455 300	9 036	6 581	195	0,021	111	2 031	350	914	502	937	2 353	4 228	451	125	0,014	74
39 700 400	9 430	7 812	186	0,020	106	1 868	350	840	198	1 213	2 251	5 561	458	132	0,014	74
38 767 500	9 549	7 506	185	0,019	101	1 821	350	819	218	1 134	2 171	5 335	460	131	0,014	74
31 303 400	7 253	7 569	175	0,024	115	1 425	350	640	92	924	1 656	5 913	640	137	0,019	91
31 446 700	7 396	7 502	176	0,024	115	1 393	350	626	58	927	1 611	5 891	635	139	0,019	91
37 686 200	9 349	8 070	200	0,021	111	1 759	350	791	240	1 105	2 136	5 934	537	147	0,016	85
39 229 800	7 257	8 735	162	0,022	106	1 627	350	731	16	1 149	1 896	6 839	595	127	0,017	82
39 903 200	7 224	8 790	159	0,022	106	1 689	350	760	10	1 171	1 941	6 849	585	124	0,017	82
14 728 400	5 753	2 864	112	0,019	91	1 144	350	514	—	402	916	1 948	485	76	0,013	62
4 550 500	5 660	940	117	0,021	101	335	350	150	—	129	279	661	572	82	0,015	72
1 040 900	8 069	348	270	0,033	175	78	350	35	16	37	88	260	703	201	0,025	132
555 762 350	6 633	136142	162	0,024	105	40 264	321	16 599	4 594	17 783	38 976	97 166	500	116	0,020	87

## IX. Leistungen der Wagen

Gesammt-Leistung der verschiedenen Wagengattungen.								Leistung der
Stück	Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Anzahl der Achsen eines jeden Wagens.	Anzahl der Achsen aller Wagen.	Zurückgelegte Meilen		Achsmeylen aller Wagen.	Bezeichnung der Wagen.
					aller Wagen.	im Durch- schnitt für jeden Wagen oder jede Achse.		
1	Personenwagen I. Classe . . .	bedeckt	3	3	198	198	594	Hiesige Wagen.
1	„ I. „ . . .	„	2	2	1 429	1 429	2 858	Personenwagen . . . .
6	„ I. u. II. „ . . .	„	3	18	34 433	5 739	103 299	Güterwagen . . . . .
6	„ II. „ . . .	„	3	18	23 686	3 948	71 058	Personen- und Güterwagen
6	„ II. „ . . .	„	2	12	1 117	186	2 234	
7	„ I. u. III. „ . . .	„	3	21	30 024	4 289	90 072	Fremde Wagen.
4	„ I., II., III. „ . . .	„	3	12	24 860	6 215	74 580	Personenwagen . . . . .
14	„ III. „ . . .	„	3	42	51 546	3 682	154 638	Güterwagen . . . . .
45	Summa bedeckte Personenwagen .	—	—	128	167 293	3 901	499 333	Personen- und Güterwagen
7	Personenwagen IV. Classe . . .	offen	2	14	24 630	3 519	49 260	Hiesige und fremde Wagen.
75	Güterwagen . . . . .	bedeckt	2	150	189 258	2 523	578 516	Personenwagen . . . . .
13	Viehswagen . . . . .	„	2	26	16 305	1 254	32 610	Güterwagen . . . . .
4	Pferdewagen . . . . .	„	2	8	2 916	729	5 832	Personen- und Güterwagen
1	Gitterwagen mit doppeltem Boden	„	2	2	692	692	1 384	
7	Güterwagen . . . . .	„	3	21	29 972	4 282	89 916	
42	„ . . . . .	„	4	168	109 039	2 596	436 156	
142	Summa bedeckte Güterwagen . .	—	—	375	348 182	2 518	941 414	
6	Viehswagen . . . . .	offen	2	12	14 886	2 481	29 772	
1	„ (Gitterwagen) . . .	„	2	2	738	738	1 476	
5	Equipagewagen . . . . .	„	2	10	2 088	418	4 176	
81	Güterwagen . . . . .	„	2	162	68 292	843	136 584	
30	„ . . . . .	„	3	90	26 477	883	79 431	
6	„ . . . . .	„	4	24	5 146	858	20 584	
129	Summa offene Güterwagen . . .	—	—	300	117 627	907	272 023	
52	Personenwagen . . . . .	bedeckt und offen	—	142	191 923	3 863	548 593	
271	Güterwagen . . . . .	„	—	675	465 809	1 802	1 216 437	
323	Personen- und Güterwagen . . .	—	—	817	657 732	2 160	1 765 030	

im Jahre 1853.

hiesigen Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen,  
nach Achsmeilen.

Auf hiesigen Bahnen			Auf fremden Bahnen beladen und leer.	Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich, wie folgt, auf die nebenbezeichneten Bahnen			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich, wie folgt, auf die Wagen d. nebenbez. Bahnen.		
beladen.	leer.	beladen und leer.			Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- u. Güterwagen.	Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- u. Güterwagen.
351 925	8 964	360 889	187704	Hannoversche . . . . .	95 710	224 698	320 408	76 633	720 995	797 628
466 734	126 098	592 832	623605	Köln-Mindener . . . . .	—	114 432	114 432	—	591 991	591 991
				Münster-Hammer . . . . .	—	300	300	—	1 125	1 125
818 659	135 062	953 721	811309	Aachen-Düsseldorfer . . . . .	—	—	—	—	356	356
				Magdeburg-Halberstädter . .	21 267	115 969	137 236	17 349	154 380	171 729
				Magdeburg-Wittenberger . .	—	268	268	—	3 838	3 838
205 130	—	205 130		Berlin-Potsdam-Magdeburger .	70 727	68 545	139 272	85 723	37 607	123 330
1 397 446	374 805	1 772 251		Berlin-Hamburger . . . . .	—	339	339	—	639	639
1 602 576	374 805	1 977 381		Meklenburger . . . . .	—	—	—	—	45	45
				Berlin-Stettiner . . . . .	—	—	—	—	179	179
				Stargard-Posener . . . . .	—	—	—	—	202	202
557 055	8 964	566 019		Niederschlesisch-Märkische . .	—	4 171	4 171	—	1 366	1 366
1 864 180	500 903	2 365 083		Magdeburg-Leipziger . . . .	—	74 658	74 658	—	88 401	88 401
2 421 235	509 867	2 931 102		Berlin-Anhaltsche . . . . .	—	—	—	—	123	123
				Köthen-Bernburger . . . . .	—	—	—	—	24	24
				Thüringer . . . . .	—	3 194	3 194	134	8 453	8 587
				Friedrich-Wilhelms Nord- . .	—	72	72	—	90	90
				Main-Weser- . . . . .	—	201	201	—	67	67
				Main-Neckar- . . . . .	—	48	48	—	—	—
				Sächsisch-Baiersche . . . . .	—	1 856	1 856	—	15 372	15 372
				Leipzig-Dresdener . . . . .	—	14 854	14 854	—	19 856	19 856
				Norddeutscher Verband . . .	—	—	—	24 864	77 414	102 278
				Preussische Postwagen . . .	—	—	—	—	49 728	49 728
				Verschiedene Gallawagen . .	—	—	—	427	—	427
				Summa .	187 704	623 605	811 309	205 130	1 772 251	1 977 381
				An Wagenmiete sind vergütet Thaler mithin herausgezahlt 26079 Thlr.	—	—	26 347	—	—	52 426



## X. Personen- und Güter-

Bahnstrecke  und  Bahnrichtung.	Länge.  Meil.	Personen							Gepäck		
		Gegen Fahrgeld beförderte Personen				Begleitungs- personal und Frei- passagiere	Anzahl aller Personen	Gewicht aller Personen à 1¼ Ctr.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.
		erster	zweiter	dritter	vierter						
A. Wirklich											
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . . . .	1,5	3 690	50 790	91 276	29 665	38 203	213 624	267 030	1,5	34 192	1,5
» Wolfenbüttel nach Braunschweig . . . . .	1,5	3 681	53 644	125 083	42 517	39 849	264 774	330 967	1,5	48 284	1,5
Braunsch.-Wolfenb. in beiden Richtungen	3	7 371	104 434	216 359	72 182	78 052	478 398	597 997	1,5	82 476	1,5
von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . . . .	7,5	3 109	31 277	64 622	8 093	21 408	128 509	160 636	5,86	29 729	6,94
» Oschersleben nach Wolfenbüttel . . . . .	7,5	2 679	34 379	77 984	7 029	22 684	144 755	180 944	6,22	42 945	7,23
Wolfenb.-Oscherslb. in beiden Richtungen	15	5 788	65 656	142 606	15 122	44 092	273 264	341 580	6,04	72 674	7,11
von Wolfenbüttel nach Harzburg . . . . .	4,5	192	8 106	24 971	26 069	14 192	73 530	91 913	3,17	6 795	3,43
» Harzburg nach Wolfenbüttel . . . . .	4,5	157	7 379	23 743	25 478	14 301	71 058	88 822	3,18	6 098	3,7
Wolfenb.-Harzb. in beiden Richtungen	9	349	15 485	48 714	51 547	28 493	144 588	180 735	3,17	12 893	3,56
von Braunschweig nach Hannover . . . . .	2,5	2 911	37 726	79 987	4 545	30 352	155 521	194 401	2,38	45 568	2,45
» Hannover nach Braunschweig . . . . .	2,5	3 327	34 935	63 799	3 653	30 290	136 004	170 005	2,43	30 400	2,44
Braunsch.-Hannov. in beiden Richtungen	5	6 238	72 661	143 786	8 198	60 642	291 525	364 406	2,41	75 968	2,44
Auf allen Bahnen . .	16	7 780	141 459	357 851	108 764	138 694	754 548	943 185	4,68	99 852	8,74
B. Gesamtbeförderung,											
von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . . . .	1,5	5 535	76 185	136 914	44 498	57 304	320 436	400 545	1	51 288	1
» Wolfenbüttel nach Braunschweig . . . . .	1,5	5 521	80 466	187 624	63 776	59 774	397 161	496 451	1	72 426	1
Braunsch.-Wolfenb. in beiden Richtungen	1,5	11 056	156 651	324 538	108 274	117 078	717 597	896 996	1	123 714	1
von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . . . .	7,5	23 191	218 013	332 092	17 695	161 560	752 551	940 689	1	206 539	1
» Oschersleben nach Wolfenbüttel . . . . .	7,5	20 013	241 870	455 154	19 632	163 936	900 605	1 125 756	1	310 810	1
Wolfenb.-Oscherslb. in beiden Richtungen	7,5	43 204	459 883	787 246	37 327	325 496	1 653 156	2 066 445	1	517 349	1
von Wolfenbüttel nach Harzburg . . . . .	4,5	756	28 652	79 598	62 301	61 825	233 132	291 415	1	23 344	1
» Harzburg nach Wolfenbüttel . . . . .	4,5	628	26 117	75 036	63 479	61 400	226 660	283 325	1	22 571	1
Wolfenb.-Harzb. in beiden Richtungen	4,5	1 384	54 769	154 634	125 780	123 225	459 792	574 740	1	45 915	1
von Braunschweig nach Hannover . . . . .	2,5	7 208	91 795	187 576	9 190	75 304	371 073	463 841	1	111 670	1
» Hannover nach Braunschweig . . . . .	2,5	8 248	93 722	146 053	7 306	75 180	330 509	413 136	1	74 343	1
Braunsch.-Hannov. in beiden Richtungen	2,5	15 456	185 517	333 629	16 496	150 484	701 582	876 977	1	186 013	1
Auf allen Bahnen . .	16	71 100	856 820	1600047	287 877	716 283	3 532 127	4 415 158	1	872 991	1
C. Durchschnitts-											
von Braunschweig nach Wolfenbüttel . . . . .	1,5	3 690	50 790	91 276	29 665	38 203	213 624	267 030	1,5	34 192	1,5
» Wolfenbüttel nach Braunschweig . . . . .	1,5	3 681	53 644	125 083	42 517	39 849	264 774	330 967	1,5	48 284	1,5
Braunsch.-Wolfenb. in beiden Richtungen	1,5	7 371	104 434	216 359	72 182	78 052	478 398	597 997	1,5	82 476	1,5
von Wolfenbüttel nach Oschersleben . . . . .	7,5	3 092	29 068	44 279	2 359	21 541	100 339	125 423	7,5	27 538	7,5
» Oschersleben nach Wolfenbüttel . . . . .	7,5	2 668	32 249	60 687	2 617	21 858	120 079	150 098	7,5	41 441	7,5
Wolfenb.-Oscherslb. in beiden Richtungen	7,5	5 760	61 317	104 966	4 976	43 399	220 418	275 521	7,5	68 979	7,5
von Wolfenbüttel nach Harzburg . . . . .	4,5	169	6 367	17 688	13 844	13 739	51 807	64 758	4,5	5 187	4,5
» Harzburg nach Wolfenbüttel . . . . .	4,5	139	5 803	16 675	14 106	13 644	50 367	62 958	4,5	5 015	4,5
Wolfenb.-Harzb. in beiden Richtungen	4,5	308	12 170	34 363	27 950	27 383	102 174	127 716	4,5	10 202	4,5
von Braunschweig nach Hannover . . . . .	2,5	2 883	36 718	75 030	3 676	30 122	148 429	185 536	2,5	44 668	2,5
» Hannover nach Braunschweig . . . . .	2,5	3 299	37 488	58 421	2 922	30 072	132 202	165 254	2,5	29 737	2,5
Braunsch.-Hannov. in beiden Richtungen	2,5	6 182	74 206	133 451	6 598	60 194	280 631	350 790	2,5	74 405	2,5
Auf allen Bahnen . .	16	4 443	53 551	100 003	17 992	44 768	220 757	275 946	16	54 556	16

# Frequenz im Jahre 1853.

Eilgut		Frachtgut		Producte		Locomotiven, Eisenbahnwagen, Equipagen, Pferde, Hunde und sonstiges Vieh.							Freigut		Alle Güter zusammen.		Pers. u. Güter zusammen.	
Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Locomot., Eisenbahnw. etc. Stck.	Equipagen. Stck.	Pferde. Stck.	Hunde. Stck.	Sonstiges Vieh. Stck.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.
b e f ö r d e r t s i n d :																		
49 610	1,5	841 689	1,5	1 054 473	1,5	23	122	1217	601	18 893	51 729	1,5	109 725	1,5	2 141 418	1,5	2 408 448	1,5
42 032	1,5	738 603	1,5	1 030 245	1,5	45	61	245	427	9 662	27 986	1,5	88 711	1,5	1 975 861	1,5	2 306 828	1,5
91 642	1,5	1 580 292	1,5	2 084 718	1,5	68	183	1462	1028	28 555	79 715	1,5	198 436	1,5	4 117 279	1,5	4 715 276	1,5
48 094	7,2	946 168	6,72	1 014 946	6,24	22	118	1162	478	18 430	55 421	6,71	84 996	4,99	2 179 354	6,44	2 339 990	6,4
42 297	6,49	738 800	7,29	1 092 203	6,53	45	59	252	322	8 476	24 239	6,18	61 142	5,87	2 001 626	6,8	2 182 570	6,75
90 391	6,87	1 684 968	6,97	2 107 149	6,39	67	177	1414	800	26 906	79 660	6,54	146 138	5,36	4 180 980	6,61	4 522 560	6,57
3 601	2,8	28 126	3,37	147 857	3,23	—	6	50	261	2 476	3 102	2,26	15 393	3,25	204 874	3,24	296 787	3,22
1 923	2,91	27 021	2,97	728 094	4,05	—	4	10	250	1 831	2 615	2,58	93 203	4,25	838 954	4,03	947 776	3,95
5 524	2,84	55 147	3,18	875 951	3,9	—	10	60	511	4 307	5 717	2,41	108 596	4,11	1 063 828	3,88	1 244 563	3 78
37 227	2,42	724 097	2,42	662 292	2,38	53	22	214	356	4 425	23 664	2,5	37 694	2	1 530 542	2,4	1 724 943	2,4
48 267	2,42	853 748	2,46	1 468 284	2,38	25	99	1457	361	22 488	61 798	2,5	16 688	2	2 479 185	2,41	2 649 190	2,4
85 494	2,42	1 577 845	2,44	2 130 576	2,38	78	141	1671	717	26 913	85 462	2,5	54 382	2	4 009 727	2,4	4 374 133	2,4
119 699	8,2	2 088 381	8,69	4 272 758	5,88	78	188	2593	2008	53 629	174 147	4,98	333 791	4,91	7 088 628	6,72	8 031 813	6,48
c o n c e n t r i r t a u f 1 M e i l e .																		
74 415	1	1 262 534	1	1 581 710	1	—	—	—	—	—	77 593	1	164 588	1	3 212 128	1	3 612 673	1
63 048	1	1 107 904	1	1 545 367	1	—	—	—	—	—	41 979	1	133 066	1	2 963 790	1	3 460 241	1
137 463	1	2 370 438	1	3 127 077	1	—	—	—	—	—	119 572	1	297 654	1	6 175 918	1	7 072 914	1
346 606	1	6 360 201	1	6 342 745	1	—	—	—	—	—	371 024	1	424 404	1	14 051 519	1	14 992 208	1
274 668	1	5 389 879	1	7 139 250	1	—	—	—	—	—	150 137	1	359 486	1	13 624 230	1	14 749 986	1
621 274	1	11 750 080	1	13 481 995	1	—	—	—	—	—	521 161	1	783 890	1	27 675 749	1	29 742 194	1
10 094	1	95 049	1	478 772	1	—	—	—	—	—	7 037	1	50 110	1	664 406	1	955 821	1
5 601	1	80 511	1	2 956 036	1	—	—	—	—	—	6 763	1	396 919	1	3 468 401	1	3 751 726	1
15 695	1	175 560	1	3 434 808	1	—	—	—	—	—	13 800	1	447 029	1	4 132 807	1	4 707 547	1
90 290	1	1 756 238	1	1 574 685	1	—	—	—	—	—	59 113	1	75 388	1	3 667 384	1	4 131 225	1
116 985	1	2 104 783	1	3 500 519	1	—	—	—	—	—	154 282	1	33 376	1	5 984 288	1	6 397 424	1
207 275	1	3 861 021	1	5 075 204	1	—	—	—	—	—	213 395	1	108 764	1	9 651 672	1	10 528 649	1
981 707	1	18 157 099	1	25 119 084	1	—	—	—	—	—	867 328	1	1 637 337	1	47 636 146	1	52 051 304	1
b e f ö r d e r u n g p r o M e i l e .																		
49 610	1,5	841 689	1,5	1 054 473	1,5	—	—	—	—	—	51 729	1,5	109 725	1,5	2 141 418	1,5	2 408 448	1,5
42 032	1,5	738 603	1,5	1 030 245	1,5	—	—	—	—	—	27 986	1,5	88 711	1,5	1 975 861	1,5	2 306 828	1,5
91 642	1,5	1 580 292	1,5	2 084 718	1,5	—	—	—	—	—	79 715	1,5	198 436	1,5	4 117 279	1,5	4 715 276	1,5
46 114	7,5	848 027	7,5	845 699	7,5	—	—	—	—	—	49 470	7,5	56 587	7,5	1 873 435	7,5	1 998 858	7,5
36 622	7,5	718 651	7,5	951 900	7,5	—	—	—	—	—	20 018	7,5	47 931	7,5	1 816 563	7,5	1 966 661	7,5
82 736	7,5	1 566 678	7,5	1 797 599	7,5	—	—	—	—	—	69 488	7,5	104 518	7,5	3 689 998	7,5	3 965 519	7,5
2 243	4,5	21 122	4,5	106 394	4,5	—	—	—	—	—	1 564	4,5	11 136	4,5	147 646	4,5	212 404	4,5
1 245	4,5	17 891	4,5	656 897	4,5	—	—	—	—	—	1 503	4,5	88 204	4,5	770 755	4,5	833 713	4,5
3 488	4,5	39 013	4,5	7 632 291	4,5	—	—	—	—	—	3 067	4,5	99 340	4,5	918 401	4,5	1 046 117	4,5
36 116	2,5	702 495	2,5	629 874	2,5	—	—	—	—	—	23 645	2,5	30 155	2,5	1 466 954	2,5	1 652 490	2,5
46 794	2,5	841 913	2,5	1 400 208	2,5	—	—	—	—	—	61 713	2,5	13 350	2,5	2 393 715	2,5	2 558 969	2,5
82 910	2,5	1 544 408	2,5	2 030 082	2,5	—	—	—	—	—	85 358	2,5	43 505	2,5	3 860 669	2,5	4 211 459	2,5
61 357	16	1 134 819	16	1 569 943	16	—	—	—	—	—	54 246	16	102 334	16	2 917 255	16	3 253 201	16

## D. Zusammenstellung der Frequenz B. nach Procenten der einzelnen Classen.

Bahnstrecke und Bahnrichtung.	Personen-Frequenz						Güter - Frequenz							
	erste Classe. Proc.	zweite Classe. Proc.	dritte Classe. Proc.	vierte Classe. Proc.	Beglei- tungsper- sonal und Freipassa- giere. Proc.	zusammen Proc.	Gepäck. Proc.	Eilgut. Proc.	Frachtgut Proc.	Producte. Proc.	Locomot. Equipag. Pferde, Hunde u. sonst. Vieh Proc.	Freight Proc.	alle Güter zusammen Proc.	
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel . .	1,73	23,77	42,73	13,89	17,88	100	1,60	2,31	39,35	49,21	2,42	5,11	100	
» Wolfenbüttel nach Braunschweig . .	1,39	20,27	47,24	16,05	15,05	100	2,44	2,13	37,38	52,18	1,38	4,49	100	
Br.-Wlfb. in beiden Richtungen	1,54	21,83	45,22	15,09	16,32	100	2,01	2,24	38,37	50,62	1,94	4,82	100	
» Wolfenbüttel nach Oschersleben . .	3,08	28,97	44,13	2,35	21,47	100	1,47	2,46	45,27	45,14	2,64	3,02	100	
» Oschersleben nach Wolfenbüttel . .	2,22	26,86	50,54	2,18	18,20	100	2,29	2,01	39,56	52,40	1,10	2,64	100	
Wlfb.-Oschl. in beiden Richtungen	2,61	27,82	47,62	2,26	19,69	100	1,87	2,24	42,46	48,71	1,89	2,83	100	
» Wolfenbüttel nach Harzburg . . .	0,33	12,29	34,14	26,72	26,52	100	3,54	1,50	14,30	72,06	1,06	7,54	100	
» Harzburg nach Wolfenbüttel . . .	0,28	11,52	33,10	28,01	27,09	100	0,65	0,16	2,32	85,23	0,17	11,47	100	
Wlfb.-Hrzb. in beiden Richtungen	0,30	11,91	33,63	27,36	26,80	100	1,12	0,38	4,25	83,10	0,33	10,82	100	
» Braunschweig nach Hannover . . .	1,94	24,74	50,55	2,48	20,29	100	3,04	2,46	47,89	42,94	1,61	2,06	100	
» Hannover nach Braunschweig . . .	2,49	28,36	44,19	2,21	22,75	100	1,24	1,96	35,17	58,49	2,58	0,56	100	
Br.-Hann. in beiden Richtungen .	2,2	26,44	47,56	2,35	21,45	100	1,93	2,15	40,	52,58	2,21	1,13	100	
Auf allen Bahnen . .	2,01	24,26	45,30	8,15	20,28	100	1,83	2,06	38,12	52,73	1,82	3,44	100	

## **XI.**

**Massenfrequenz im Jahre 1853.**

---

Bahnstrecke.	Bahnlänge (tarif- mässig).  Meilen.	Nutzmeilen				Achsmilen			
		in gewöhn- lichen Zügen.	in Extra- zügen.	überhaupt	Anzahl der täglichen Züge im Durch- schnitt.	der Personen- wagen.	der Güterwagen		
							beladen.	leer.	beladen und leer.
Braunschweig-Wolfenbüttel . . . .	1 1/2	10 895	1 330	12 225	22,3	105 963	236 881	66 101	302 982
Wolfenbüttel-Oschersleben . . . .	7 1/2	32 782	5 921	38 703	14,1	266 863	1 089 133	269 034	1 358 167
Wolfenbüttel-Harzburg . . . . .	4 1/2	13 014	1 172	14 186	8,7	85 638	131 020	61 000	192 020
Braunschweig-Hannoversche Grenze	2 1/2	12 745	560	13 305	14,5	107 555	407 146	104 768	511 914
Alle Bahnen . . .	16	69 436	8 983	78 419	13,4	566 019	1 864 180	500 903	2 365 083

Bahnstrecke.	Beförderung pro Bahnmeile.					B e f ö r d e r u n g				
	Netto der Personen und Güter.  Ctr. - Meil.	T h a r a			Brutto.  Ctr. - Meil.	Netto.				
		der Wagen.  Ctr. - Meil.	der Locomo- tiven.  Ctr. - Meil.	der Wagen und Loco- motiven.  Ctr. - Meil.		Personen.  Stck.	Güter.  Ctr.	Personen und Güter.  Centner.	der Personen- wagen.  Achsen.	der Güter- wagen.  Achsen.
Braunschweig - Wolfenbüttel . . . .	4 715 276	12 294 326	5 467 850	17 762 176	22 477 452	58,7	505	579	8,7	24,8
Wolfenbüttel - Oschersleben . . . .	3 965 626	9 604 688	3 805 166	13 409 854	17 375 480	42,7	715	768	6,9	35,1
Wolfenbüttel - Harzburg . . . . .	1 046 122	2 807 144	1 865 727	4 672 871	5 718 993	32,4	291	332	6,0	13,6
Braunschweig-Hannoversche Grenze	4 211 460	11 002 919	4 264 026	15 266 945	19 478 405	52,7	725	791	8,1	38,5
Alle Bahnen . . .	3 253 207	8 163 506	3 487 272	11 650 778	14 903 985	45,0	607	663	7,2	30,2

der Personen- und Güter- wagen zusammen.	Von allen Güterwagen sind leer.  Procent.	Frequenz		Massenbeförderung im Ganzen.				
		im Personen- verkehre (incl. Frei- passagiere.)  Pers.-Meilen.	im Güter- verkehre (incl. Freigut.)  Ctr.- Meilen.	Netto der Personen und Güter.  Ctr.- Meilen.	T h a r a			Brutto.  Ctr.- Meilen.
					der Wagen.  Ctr.- Meilen.	der Locomotiven.  Ctr.- Meilen.	der Wagen und Locomotiven.  Ctr.- Meilen.	
408 945	22	717 597	6 175 918	7 072 914	18 441 489	8 201 775	26 643 264	33 716 178
1 625 030	20	1 653 156	27 675 749	29 742 194	72 035 164	28 538 743	100 573 907	130 316 101
277 658	32	459 792	4 132 807	4 707 547	12 632 150	8 395 771	21 027 921	25 735 468
619 469	20	701 582	9 651 672	10 528 649	27 507 297	10 660 065	38 167 362	48 696 011
2 931 102	21,2	3 532 127	47 636 146	52 051 304	130 616 100	55 796 354	186 412 454	238 463 758

pro Bahnzug.					Beförderung pro Achse.								
Thara				Brutto.   Ctr.	Netto					Thara			Brutto.   Ctr.
der Personen- und Güter- wagen.		der Loco- motiven.	der Wa- gen und Loco- motiven.		der Personenwagen		der Güterwagen		aller Wagen	der Wagen	der Loco- motiven.	der Wagen und Loco- motiven.	
					Per- sonen.	nach Gewicht	der beladenen	der belad. u. leeren im Durchschn.					
Achsen.	Centner.												
33,5	1 509	671	2 180	2 759	6,8	8,5	26,1	20,4	17,3	45,1	20,1	65,2	82,5
42,0	1 861	737	2 598	3 366	6,2	7,7	25,4	20,4	18,3	44,3	17,7	62,0	80,3
19,6	890	592	1 482	1 814	5,4	6,7	31,5	21,5	16,9	45,5	29,6	75,1	92,0
46,6	2 067	801	2 868	3 659	6,5	8,1	23,7	18,9	17,0	44,4	17,3	61,7	78,7
37,4	1 666	712	2 378	3 041	6,2	7,7	25,6	20,1	17,8	44,5	19,1	63,6	81,4

## XII. Uebersicht vom Personen-

### I. Verkehr der Braunschweigischen Stationen unter sich und mit den Stationen fremder Bahnen.

	Tarifmässig beförderte Personen und Abonnenten					Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I. — IV. Centner
	I. Classe	II. Classe	III. Classe	IV. Classe	Summa			
Von Braunschweig . . . . .	1 316	45 655	115 994	34 210	197 175	21	474	24 867
Nach " . . . . .	1 265	42 522	116 642	34 110	194 539	61	—	23 833
Von Wolfenbüttel . . . . .	286	17 070	56 296	28 439	102 091	2	—	6 533
Nach " . . . . .	268	19 697	52 669	29 418	102 052	—	—	5 564
Von Scheppenstedt . . . . .	9	1 934	17 402	7 517	26 862	—	8	1 987
Nach " . . . . .	22	1 985	15 409	3 584	21 000	—	—	1 879
Von Jerxheim . . . . .	5	777	8 067	1 635	10 484	—	—	768
Nach " . . . . .	3	887	11 913	4 879	17 682	—	—	1 091
Von Wegersleben . . . . .	5	851	6 672	500	8 028	—	—	167
Nach " . . . . .	7	852	6 966	986	8 811	—	—	406
Von Oschersleben . . . . .	93	3 578	15 604	1 418	20 693	41	23	1 789
Nach " . . . . .	110	3 131	14 894	701	18 836	58	—	1 724
Von Börsum . . . . .	1	615	3 398	8 229	12 243	1	34	508
Nach " . . . . .	7	740	3 605	8 204	12 556	—	—	1 000
Von Schladen . . . . .	15	1 083	6 007	9 079	16 184	—	10	1 072
Nach " . . . . .	16	1 088	5 850	7 573	14 527	—	—	969
Von Vienenburg . . . . .	41	2 620	7 821	9 389	19 871	5	275	2 610
Nach " . . . . .	60	2 805	8 749	9 825	21 439	—	—	2 669
Von Harzburg . . . . .	105	3 707	10 379	4 695	18 886	7	305	2 316
Nach " . . . . .	116	4 026	9 789	4 939	18 870	—	—	2 362
Von Vechelde . . . . .	4	421	10 192	3 653	14 270	—	19	557
Nach " . . . . .	3	402	8 636	4 545	13 586	—	—	535
Von allen Stationen . . . . .	1 880	78 311	257 832	108 764	446 787	77	1 148	43 174
Nach " . . . . .	1 877	78 135	255 122	108 764	443 898	119	—	42 032

### III. G e s a m m t -

- 1) Verkehr der Braunschweigischen Stationen unter sich (Einseitiger Verkehr) . . . . .
- 2) Verkehr der Braunschweigischen Bahnen mit den Nachbarbahnen.  
(Gemeinschaftlicher Verkehr.)
  - Abgang nach Westen . . . . .
  - " " Osten . . . . .
  - Zugang von Westen . . . . .
  - " " Osten . . . . .
  - Durchgang von Westen nach Osten . . . . .
  - " " Osten nach Westen . . . . .
  - Ueberhaupt Abgang . . . . .
  - " Zugang . . . . .
  - " Durchgang . . . . .
- 3) Total-Beförderung . . . . .

## Verkehre im Jahre 1853.

## II. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen mit den benachbarten Bahnen.

	Tarifmässig beförderte Personen und Abonnenten					Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I. — IV. Centner
	I. Classe	II. Classe	III. Classe	IV. Classe	Summa			
Von Braunschweigischen Stationen nach Hannoverschen Stationen	501	14 938	36 683	—	52 122	—	1 148	10 585
Durchgang von Osten her	808	9 696	12 386	—	22 890	—	15 553	10 597
Von Hannoverschen Stationen nach Braunschweigischen Stationen	537	13 464	35 248	—	49 249	42	—	10 549
Durchgang nach Osten hin	870	8 677	9 641	—	19 188	2 697	—	8 580
Von Braunschweigischen Stationen nach Köln-Mindener Stationen	94	1 302	777	—	2 173	41	—	1 131
Durchgang von Osten her	1 505	11 495	4 928	—	17 928	2 833	—	10 035
Von Köln-Mindener Stationen nach Braunschweigischen Stationen	120	1 276	603	—	1 999	48	—	918
Durchgang nach Osten hin	1 797	11 095	4 011	—	16 903	1 336	—	9 970
Von Braunschw. Stationen nach Magdeb.-Halberstädter Stationen	111	3 918	6 240	—	10 269	21	—	3 737
Durchgang von Westen her	274	3 515	3 604	—	7 393	2 697	—	3 020
Von Magdeb.-Halberstädter Stationen nach Braunschw. Stationen	101	4 251	5 799	—	10 151	12	—	3 336
Durchgang nach Westen hin	290	4 121	5 122	—	9 533	1 113	—	3 889
Von Braunschw. Stationen nach Berlin-Potsdam-Magdeb. Stationen	102	1 464	1 717	—	3 283	—	—	1 333
Durchgang von Westen her	1 488	9 756	5 975	—	17 219	1 336	—	9 490
Von Berlin-Potsdam-Magdeb. Stationen nach Braunschw. Stationen	91	1 559	1 742	—	3 392	2	—	1 267
Durchgang nach Westen hin	1 192	10 342	6 794	—	18 328	1 720	—	10 442
Von Braunschw. Stationen nach Magdeburg-Leipziger Stationen	84	484	2 322	—	2 890	—	—	1 579
Durchgang von Westen her	500	5 018	3 455	—	8 973	—	—	4 424
Von Magdeburg-Leipziger Stationen nach Braunschw. Stationen	62	1 471	1 782	—	3 315	—	—	1 263
Durchgang nach Westen hin	583	5 535	4 768	—	10 886	—	15 553	5 068
Von Braunschw. Stationen nach Leipzig-Dresdener Stationen	31	255	276	—	562	—	—	273
Durchgang von Westen her	405	1 483	618	—	2 506	—	—	1 616
Von Leipzig-Dresdener Stationen nach Braunschw. Stationen	9	164	131	—	304	—	—	163
Durchgang nach Westen hin	248	1 193	630	—	2 071	—	—	1 233

## Beförderung.

Tarifmässig beförderte Personen und Abonnenten					Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I. — IV. Centner.
I. Classe	II. Classe	III. Classe	IV. Classe	Summa			
957	55 950	209 817	108 764	375 488	15	—	24 536
595	16 240	37 460	—	54 295	41	1 148	11 716
328	6 121	10 555	—	17 004	21	—	6 922
657	14 740	35 851	—	51 248	90	—	11 467
263	7 445	9 454	—	17 162	14	—	6 029
2 667	19 772	13 652	—	36 091	4 033	—	18 550
2 313	21 191	17 314	—	40 818	2 833	15 553	20 632
923	22 361	48 015	—	71 299	62	1 148	18 638
920	22 185	45 305	—	68 410	104	—	17 496
4 980	40 963	30 966	—	76 909	6 866	15 553	39 182
7 780	141 459	334 103	108 764	592 106	7 047	16 701	99 852



# XIII. Commercielle Uebersicht vom

Die von Bahn zu Bahn (nicht direct) expedirten Güter — vorzugsweise rohe Metalle, Kohlen, Kokes, Erden, Getreide, Kartoffeln, Holz und leben verzeichnet, ausser dem erscheinen dieselben, wenn sie im Westen ein- oder ausgeführt sind, im gemeinschaftlichen Verkehre

	Baumwolle, rohe.	Bier.	Butter.	Cement, Gyps, Kalk.	Cichorien.	Colonialwaaren, Gewürze, kalte, Südrüchte etc. (excl. Zucker und Taback).	Eisen und grobe Eisenwaaren, excl. Bannschienen.	Eisenwaaren, feine, und Weissbleche.	Erden.	Farbehölzer in Blöcken.	Flasche, gesalzene und getrocknete.	Flachs, Hanf, Heede.	Garn, Leinen- und Hanf.	Getreide und Holsenfrüchte.	Glas, Porzellan- und Töpferwaaren.	Harz, Pech.	Häute, Felle.	Holz, Bau- und Brenn-.	Holz, aussereuropäisches.	Holzwaaren (excl. der voluminösen mit Frachtschlag.)	Hopfen.	Kartoffeln.	Kokes, Stein- und Braunkohlen.	Leder.	Leinwand, rohe, und Segeltuch.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
<b>I. Verkehr der Braunschweigschen Stationen unter sich und in Gemeinschaft mit den Stationen fremder Bahnen.</b>																									
Station Braunschweig, Versand . . .	137	13404	1818	2892	25486	21068	8495	5020	14585	196	773	16920	3035	167979	6009	186	6627	36659	255	2053	4940	19231	229338	8681	3183
„ „ Empfang . . .	349	810	6233	1625	4176	38047	44593	10597	6558	15	3825	8365	2790	206012	11703	443	10879	234815	1438	1378	2507	6175	565482	3983	3036
„ Wolfenbüttel, Versand . . .	71	401	—	211	5659	172	832	—	—	—	—	3742	1440	59342	2803	—	297	17210	—	—	—	2106	18205	425	746
„ „ Empfang . . .	12	1860	208	24	4690	975	2421	944	42	4	114	536	971	60868	535	5	513	46494	212	603	144	14681	64851	184	384
„ Scheppenstedt, Versand . . .	—	1529	1	—	—	3	311	428	264	—	—	261	175	18454	31	3	213	55942	—	78	24	210	346	280	206
„ „ Empfang . . .	19	806	20	221	11	246	1941	664	13	—	70	289	124	33477	847	15	333	24396	4	85	48	2550	8535	111	27
„ Jerxheim, Versand . . .	8	301	4	357	33	10	319	330	388	—	—	1015	91	26505	22	—	269	1559	—	17	2	4709	13	58	114
„ „ Empfang . . .	21	2232	112	252	769	1327	926	537	254	—	171	121	229	8309	352	62	27	35408	4	82	43	3369	10808	164	32
„ Wegersleben, Versand . . .	—	28	30	—	5641	—	20	—	1768	—	—	295	3	26133	—	—	97	3572	—	7	—	15044	87227	—	27
„ „ Empfang . . .	10	1468	82	95	74	776	1938	65	930	—	66	59	19	11737	61	10	8	103403	2	15	7	359	28360	52	14
„ Oschersleben, Versand . . .	4	592	94	289	4040	1461	2874	216	1097	—	463	580	82	149225	222	84	95	257583	236	426	111	3459	4631	217	105
„ „ Empfang . . .	7	2346	265	220	4825	1029	4152	973	5394	—	6	1503	353	47685	286	7	561	38653	—	132	26	527	215322	536	147
„ Börssum, Versand . . .	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	2	107	17	1377	—	—	35	3718	—	5	190	275	3	27
„ „ Empfang . . .	—	267	54	3	39	736	229	96	5	—	25	64	19	235	18	—	400	7773	—	4	6	77	4218	59	24
„ Schladen, Versand . . .	—	21	114	—	—	5	1068	—	—	—	—	356	110	30558	—	1	13	1753	—	—	451	231	43	10	9
„ „ Empfang . . .	5	204	44	17	5985	198	578	138	3	—	21	77	13	2189	7	—	260	5583	75	—	—	247	26113	67	62
„ Vienenburg, Versand . . .	—	—	2	129	—	—	3417	19	2142	—	—	13	—	7324	—	—	54	3760	—	16	—	20	5400	13	16
„ „ Empfang . . .	87	386	91	33	43	513	430	268	26	2	357	85	37	31679	326	9	256	30929	12	10	6	1718	16773	178	20
„ Harzburg, Versand . . .	—	77	6	—	124	472	1623	687	17	—	—	31	—	360	63	8	32	141619	—	897	—	29	—	—	31
„ „ Empfang . . .	15	1936	179	105	30	1236	736	262	522	6	97	131	5	6394	755	50	40	159	43	—	—	488	29269	147	44
„ Vechelde, Versand . . .	—	—	—	—	—	14	113	—	—	—	—	18	1472	298	4	—	9	2490	—	—	—	23	216	—	—
„ „ Empfang . . .	—	136	8	322	16	141	142	437	1	—	127	422	1	77	4	2	—	6596	—	90	—	823	61534	1	17
Alle Stationen, Versand . . .	220	16413	2069	3878	40983	23205	19086	6700	20261	196	1256	24792	5251	487261	9150	282	7741	525865	491	3499	5718	45337	345422	9711	4441
„ „ Empfang . . .	525	12511	7296	2917	20658	45224	58086	14981	13748	27	4879	11652	4561	408662	14894	603	13277	506309	1790	2399	2787	30514	1031565	5482	3807
<b>II. Verkehr der Braunschweigschen Bahnen mit den benachbarten Bahnen.</b>																									
1) Mit den Hannoverschen Bahnen, und zwar:																									
a. Mit Peine, Hämmlerwald, Lebrte, Hannover.																									
Versand von den Braunschw. Bahnen	—	907	220	1241	1107	1380	189	460	1215	—	33	351	57	43258	123	3	273	21875	—	285	189	3857	—	115	125
Durchgang von Osten her . . .	—	763	23	—	15	545	1401	160	—	—	75	3	131	83	1238	15	20	21781	—	—	—	—	44	148	6
Empfang für die Braunschw. Bahnen	—	8	419	227	57	902	105	158	4156	—	160	705	280	15622	831	16	1232	2047	—	4	65	1768	400019	114	131
Durchgang nach Osten hin . . .	—	6	18	—	38	507	363	178	—	—	6	1406	18	19	64	5	461	—	—	—	—	—	—	193	160
b. Mit Wunstorf, Haste, Stadthagen, Kirchhorsten, Bückeburg, Minden.																									
Versand von den Braunschw. Bahnen	—	406	7	79	4627	588	217	145	13	—	—	250	152	5660	412	—	132	235	1	445	42	45	166	64	1
Durchgang von Osten her . . .	—	94	1	—	93	204	1606	484	—	33	11	1	146	132	811	11	75	1162	1	—	—	—	—	54	89
Empfang für die Braunschw. Bahnen	—	4	1009	239	—	243	215	788	589	—	2	412	59	44	1425	30	582	488	—	7	—	8	319741	548	66
Durchgang nach Osten hin . . .	—	12	3992	784	4	1602	1027	19239	—	27	1	13	1104	—	831	76	519	122	—	—	—	—	—	1563	1991

# Güterverkehre im Jahre 1853.

ähnliche Producte — sind einmal als Güter des einseitigen Verkehrs auf der Beförderungsstrecke zwischen Braunschweig und Oschers- mit den Hannoverschen Bahnen; dagegen sind diese Güter im gemeinschaftlichen Verkehre mit den übrigen Bahnen nicht enthalten.

Manufakturwaren.	Metalle, rohe, excl. Eisen.	Möhlenfabrikate.	Oel aller Art.	Papier, Papp, roh und bedruckt.	Potasse, Salpeter, Schwefel, Soda, Sodasäure, Alaun.	Samen, Lein-, Hanf und Klee-.	Samen, Oel-.	Säuren und feuergefährliche Gegenstände.	Schienen, Eisentahn-.	Spiritus, Brantwein.	Steine, Bau-, Pfaster- und Chaussee-.	Syrup.	Taback, Cigarren.	Talg, Lichte, Seife.	Theer.	Thran.	Twiste.	Voluminöse Güter mit Frachtaufschlag.	Wein.	Wolle.	Zucker.	Sonstige Güter.	Total-Gewicht vorstehender Frachtwagen und Producte.	Eilgut.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber, Schaaf, Ziegen.	Schweine.	Verschiedenes kleines Vieh.	Verschiedenes grosses Vieh.	
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	4rdrige Wagenladungen.	
16329	9635	39081	8652	6120	10951	3687	6177	3946	1029	67966	100952	14521	13919	290	47	198	2310	4467	6395	22417	24624	60036	1022829	19032	1017	3116	4588	15081	582	—	
23873	6199	16982	6335	8659	4388	6689	7566	7356	30044	38755	248787	8050	16976	783	204	1044	3370	3460	15326	12578	19805	82002	1745010	20529	1577	2628	4482	14423	719	—	
731	1025	2917	—	422	—	1054	4706	—	—	20041	4614	1470	645	—	—	—	13	2120	184	4924	744	25151	184423	2358	—	31	107	259	446	—	
669	608	4735	457	612	112	196	4635	430	—	28947	55557	243	1076	116	40	71	118	775	918	2888	1862	19123	325963	2387	45	100	162	608	258	—	
2	3	3840	143	444	—	64	203	—	—	19338	1940	—	32	—	—	—	—	264	10	852	566	5980	111940	2297	—	67	647	658	99	—	
240	43	776	259	81	29	316	1033	3	—	884	52177	114	267	22	18	32	42	687	486	155	323	9260	142099	730	—	125	178	330	85	—	
3	6	4	10	—	37	39	427	—	—	14609	40162	2381	12	—	—	—	2	64	10	477	13393	80400	188110	3916	6	100	622	62	51	24½	
239	100	1185	713	70	27	313	556	228	—	810	24060	3072	347	12	55	14	15	420	424	7	382	11282	109942	848	21	569	220	599	125	2	
2	—	—	9	2	—	—	1696	—	—	7542	321	2791	3	—	—	—	—	135	12	242	12646	6816	172109	1790	9	995	2413	467	106	15½	
125	208	775	229	17	28	125	1485	68	—	459	3946	87	173	21	4	1	8	407	209	101	153	11703	169939	1529	19	774	39	804	62	—	
828	1030	1760	2552	532	111	832	4957	780	—	62498	2452	999	659	72	109	41	72	784	882	2505	5643	19345	537629	2822	6	33	130	226	155	—	
539	130	3158	251	323	3143	76	577	80	10082	4176	36540	5380	489	52	2	8	21	884	722	4678	17858	26171	440295	2596	500	655	846	4706	74	—	
2	—	982	—	42	2	—	—	—	—	11	—	—	—	5	—	—	—	63	3	95	3	1027	8004	341	—	1	23	55	35	—	
197	—	9	37	29	2	62	75	8	—	422	1680	17	202	—	5	21	7	208	126	15	166	1341	18980	503	11	2	10	252	35	1	
18	—	9038	601	16	—	1	45	—	—	20	634	2	32	6	—	—	—	44	12	136	—	4056	49404	589	—	27	370	494	94	—	
20	—	22	108	149	—	95	115	3	—	125	366	23	114	2	7	17	9	193	190	—	84	4467	48295	473	—	5	17	982	71	—	
42	9029	2987	146	350	133	4	315	2510	—	78	20188	1	28	44	—	—	—	189	1	198	—	25971	84539	949	—	—	25	317	144	—	
665	370	292	197	145	12	1194	4242	24	—	44	14	370	237	62	10	16	165	274	330	56	105	6455	71653	1004	12	23	72	632	113	1	
32	—	729	19	858	—	—	8	5094	—	1	340114	—	55	40	—	—	—	105	111	71	37	6584	499939	498	12	4	7	4	84	—	
467	22	743	226	174	437	59	92	43	—	188	1545	538	478	103	—	—	—	352	325	310	10	270	4731	53869	1234	48	3	27	186	82	—
—	—	83	—	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1536	6309	264	—	—	5	122	49	—	
1	1	364	44	10	10	22	27	3	—	44	7266	—	31	—	—	—	—	21	56	—	38	375	78713	800	—	—	74	119	25	—	
17989	20728	60921	12132	8786	11234	5714	18834	12330	1029	192104	511377	22115	15385	457	156	239	2397	8235	7620	31917	57656	236962	2865235	34856	1050	4374	8937	17745	1845	40	
27040	7618	29041	8856	10269	8188	9147	20403	8246	40126	74854	431938	17894	20390	1173	345	1274	4107	7654	19097	19988	41046	176910	3204758	33133	2233	4884	6127	23641	1649	4	
1228	39	3654	1975	384	46	246	762	34	—	1	44097	67	68	46	3	—	135	363	17	828	92	3002	134080	2229	25	6	236	432	160	—	
2227	279	16	2203	414	24	2729	917	—	—	309	—	8	409	49	—	—	41	1440	322	79	3	8464	46384	1137	—	—	—	—	—	—	
131	170	196	4	269	113	175	3148	—	—	—	11444	16	375	29	5	29	65	449	67	3333	59	9901	459004	1569	273	284	1200	4430	—	—	
220	322	21	3	546	55	2	—	—	—	4	—	—	979	—	30	10	1627	432	39	290	—	3777	11799	1991	—	—	—	—	—	—	—
1211	7873	1570	1516	15	711	465	131	69	—	21261	532	9	57	3	—	—	257	238	63	151	15753	2773	68415	337	9	—	5	—	16	—	
2424	417	161	9469	217	5	1458	22	—	—	12495	—	32	1005	63	—	—	—	3	127	14	10473	3906	47299	445	—	—	—	—	—	—	
312	194	807	16	725	2295	29	645	85	—	2	3541	286	907	54	—	101	4	46	159	965	867	7815	246354	294	—	—	—	612	120	4	
677	357	—	—	3025	6305	70	—	—	85042	124	—	1303	8992	212	—	—	—	152	2391	172	893	14438	157060	612	—	—	—	—	1584	—	—

## Commercielle Uebersicht vom Güter-

	Baumwolle, rohe.	Bier.	Butter.	Cement, Gypsa. Kalk.	Cichorien.	Colonialwaaren, Gewürze, Kaffee, Schokolade etc. (excl. Zucker und Taback).	Eisen und grobe Eisenwaaren, excl. Bahnschienen.	Eisenwaaren, feine, und Weissbleche.	Erden.	Farbehölzer in Blöcken.	Fische, gesalzene und getrocknete.	Flachs, Hanf, Heede.	Garn, Leinen- und Hauf-	Getreide und Holsentrüthe.	Glas, Porzellan- und Töpferwaaren.	Harz, Pech.	Häute, Felle.	Holz, Bau- und Brenn-.	Holz, aussereuropaisches.	Holzwaaren (excl. der voluminösen mit Frachtnachlag.)	Kopfen.	Kartoffeln.	Kokes, Stein- und Braunkohlen.	Leder.	Leinwand, rohe, und Segeltuch.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	
c. Mit Nienstadt, Nienburg, Eystrup, Verden, Achim, Bremen. Versand von den Braunsch. Bahnen	—	118	—	60	2485	830	416	741	2845	—	—	709	5	6830	18	—	148	78	—	204	33	736	—	119	75	
Durchgang von Osten her . . .	—	261	33	11	22	741	1508	584	2	—	44	1	263	562	7056	60	609	156	—	2735	234	12	—	362	237	
Empfang für die Braunsch. Bahnen	117	1	919	—	31	11518	138	114	44	14	377	29	287	7831	34	101	1338	360	628	332	5	157	288	—	85	
Durchgang nach Osten hin . . .	82949	1	450	—	5	47515	2165	74	—	1784	631	16	267	7	35	209	3558	53633	—	—	—	—	—	13	11	
d. Mit Burgdorf, Ehlershausen, Celle, Uelzen, Bevensen, Lüneburg, Winsen, Harburg Versand von den Braunsch. Bahnen	—	671	—	514	2931	617	604	284	6008	—	—	7413	34	52459	69	1	985	3182	—	245	3121	880	288	635	587	
Durchgang von Osten her . . .	—	93	1	—	1213	4	260	11	—	—	—	—	8	15	453	4	46	—	—	—	—	—	—	82	15	
Empfang für die Braunsch. Bahnen	65	15	309	795	3	17906	960	463	576	—	1951	1095	255	18837	117	158	5925	3735	664	12	679	1481	880	90	804	
Durchgang nach Osten hin . . .	19658	12	22	—	—	54408	1657	277	—	—	1785	126	3857	—	7	12	1647	—	210	—	—	—	—	37	—	
e. Mit Algermissen, Hildesheim. Versand von den Braunsch. Bahnen	2	217	3	—	299	642	69	71	72	—	1	114	169	7489	108	9	86	846	—	134	11	13297	—	11	34	
Empfang für die Braunsch. Bahnen	35	14	53	31	—	161	218	38	—	—	5	137	206	7117	327	2	19	—	—	12	9	313	1920	4	641	
Summa 1. Verkehr mit den Hannoverischen Bahnen.	2	2314	230	1894	11449	4057	1505	1701	10153	—	34	8837	417	115696	730	13	1684	26216	1	1313	3396	18545	454	944	822	
Versand von den Braunsch. Bahnen	—	1211	58	11	1343	1494	4775	1239	2	33	130	5	548	792	9558	90	750	23099	1	2735	234	12	44	646	347	
Durchgang von Osten her . . .	217	42	2700	1292	91	30730	1636	1561	5365	14	2495	2378	1087	49451	2734	307	9096	6630	1292	367	758	3727	722848	756	1727	
Empfang für die Braunsch. Bahnen	102607	31	4482	734	47	104032	5212	19768	—	1811	2423	1561	5246	26	937	302	6185	127	3843	—	—	—	—	1806	2162	
Durchgang nach Osten hin . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2) Mit der Köln-Mindener Bahn, und zwar:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
a. mit Bielefeld, Gütersloh, Hamm, Dortmund.	—	4	13	3	1776	407	626	60	—	—	—	2174	1119	5035	39	—	16	—	—	—	930	—	—	29	227	
Versand von den Braunsch. Bahnen	23	106	189	—	60	308	7152	594	—	315	10	144	589	6272	6784	16	138	119	2	—	—	—	—	7	441	980
Durchgang von Osten her . . .	27	—	3576	—	—	87	29703	4964	—	—	163	493	98	1025	216	—	—	—	—	—	—	—	—	355	136	
Empfang für die Braunsch. Bahnen	268	—	12639	—	—	1417	209429	53188	—	81	29	379	3672	20	2416	20	164	62	—	130	—	—	—	4315	10169	
Durchgang nach Osten hin . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b. mit Duisburg, Ruhrort, Düsseldorf, Deutz Versand von den Braunsch. Bahnen	—	9	—	—	1576	43	260	—	—	—	—	366	97	7539	27	1	27	—	—	—	440	—	—	66	320	
Durchgang von Osten her . . .	8	68	10	—	233	256	2450	291	—	—	260	26	681	17657	11396	14	2060	28	4	—	—	—	—	28	707	3366
Empfang für die Braunsch. Bahnen	—	—	—	—	—	326	9530	823	—	—	—	107	120	—	1168	32	15	—	—	—	—	—	—	—	1817	—
Durchgang nach Osten hin . . .	4376	—	2	151	—	4834	38260	20696	—	7	2241	518	4140	4	4360	1546	1981	—	250	191	—	—	—	23712	2	
Summa 2. Verkehr mit der Köln-Mindener Bahn.	—	13	13	3	3352	450	886	60	—	—	—	2540	1216	12574	57	1	43	—	—	—	1420	—	—	95	547	
Versand von den Braunsch. Bahnen	31	174	199	—	293	564	9602	885	—	315	270	170	1270	23929	18180	30	2198	147	6	—	—	—	—	35	1148	4346
Durchgang von Osten her . . .	27	—	3576	—	—	413	39233	5787	—	—	163	600	218	1025	1384	32	15	—	—	—	—	—	—	—	2172	136
Empfang für die Braunsch. Bahnen	4644	—	12641	151	—	6251	247689	73884	—	88	2270	897	7812	24	6776	1566	2145	62	250	361	—	—	—	—	28027	10171
Durchgang nach Osten hin . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3) Mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
a. Mit Magdeburg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Versand von den Braunsch. Bahnen	7	1132	212	—	44	4288	189	287	708	—	46	568	121	20	82	32	823	—	—	196	101	31	15252	2031	808	
Durchgang von Westen her . . .	1974	—	8882	447	—	38446	82957	35430	—	537	3890	420	1329	—	1755	511	1343	61352	361	—	—	—	—	2533	1140	
Empfang für die Braunsch. Bahnen	72	74	30	68	753	4712	—	2967	2	—	899	160	102	24	634	108	216	—	—	58	868	27	—	247	141	
Durchgang nach Westen hin . . .	—	266	105	11	1566	231	6460	1375	—	296	132	3	424	4174	1474	30	43	23242	7	—	—	—	44	204	330	
b. Mit Halberstadt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Versand von den Braunsch. Bahnen	10	676	187	1	42	4197	145	196	156	186	60	1082	128	1124	179	60	864	—	5	86	12	18	21001	292	304	
Durchgang von Westen her . . .	65	—	3080	150	4	140	24504	4906	—	—	—	91	91	—	725	16	8	—	—	—	—	—	—	731	78	
Empfang für die Braunsch. Bahnen	—	54	1	—	2	220	44	146	—	—	—	153	—	260	98	—	73	28	—	29	4	17	—	37	—	
Durchgang nach Westen hin . . .	—	13	130	—	66	252	99	26	—	33	—	14	25	2121	26	—	2	—	—	—	—	—	—	64	13	
Summa 3. Verkehr mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Versand von den Braunsch. Bahnen	17	1808	399	1	86	8485	334	483	854	185	106	1650	249	1144	261	92	1687	—	5	282	113	49	36253	2323	1112	
Durchgang von Westen her . . .	2039	—	11962	597	4	38586	107461	40336	—	537	3890	511	1420	—	2480	527	1351	61352	361	—	—	—	—	3264	1218	
Empfang für die Braunsch. Bahnen	72	128	31	68	755	4932	44	3113	2	—	899	313	102	284	732	108	289	28	—	87	872	44	—	284	141	
Durchgang nach Westen hin . . .	—	279	235	11	1632	483	6559	1401	—	329	132	17	449	6295	1500	30	45	23242	7	—	—	—	44	269	343	

## verkehre im Jahre 1853. (Fortsetzung.)

Manufakturwaren.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Metalle, rohe, excl. Eisen.			Möbelfabrikate.			Oel aller Art.			Papier, Papp, roh und bedruckt.			Potasche, Salpeter Schwe- fel, Soda, Sodasche, Alumi- na.			Saamen, Lein-, Hanf- und Klee-.			Saamen, Oel-.			Säuren und feuergefährliche Gegenstände.			Schienen, Eisenbahn-.			Spiritus, Brantwein.			Steine, Bau-, Pfister- und Chaussee-.			Syrup.			Taback, Cigarren.			Talg, Lichte, Seife.			Theer.			Thran.			Twiste.			Voluminöse Güter mit Frachtaufschlag.			Wein.			Wolle.			Zucker.			Sonstige Güter.			Total-Gewicht vorsehender Frachtposten und Produkte.			Eilgut.			Pferde.			Rindvieh.			Käber, Schaafe, Ziegen.			Schweine.			Verschiedenes kleines Vieh.			Verschiedenes groses Vieh.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	C

## Commercielle Uebersicht vom Güter-

	Baumwolle, rolle.	Bier.	Butter.	Cement, Gyps, Kalk.	Cichorien.	Colonialwaren, Gewürze, Kaffee, Südrüchte etc. (excl. Zucker und Taback).	Eisen und grobe Eisenwaren, excl. Bahnschlitten.	Eisenwaren, feine, und Weisbleche.	Erden.	Farbholz in Blöcken.	Fische, gesalzene und getrocknete.	Flachs, Hanf, Heede.	Garn, Leinen- und Hanf-.	Getreide und Hülsenfrüchte.	Glas, Porzellan und Töpferwaren.	Harz, Pech.	Häute, Felle.	Holz, Bau- und Brenn-.	Holz, aussereuropäisches.	Holzwaren (excl. der voluminösen mit Frachtschlag).	Hopfen.	Kartoffeln.	Kokes, Stein- und Braunkohlen.	Leder.	Leinwand, rohe, und Segeltuch.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
4) Mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn. (Station Berlin.)	—	60	418	423	23	215	82	34	863	—	23	1508	49	3	23	28	308	—	—	—	—	—	—	3978	119
Versand von den Braunschw. Bahnen	7001	27	4761	3	38	13828	91716	30516	—	269	64	1519	3047	41	3206	1154	2069	97	2103	—	—	—	—	5530	9866
Durchgang von Westen her . . .	8	7	—	—	—	5	364	79	—	2	228	115	4	84	478	—	639	—	—	—	—	—	2	317	94
Empfang für die Braunschw. Bahnen	31	42	22	—	—	1459	6691	164	—	16	267	151	614	18008	13598	38	1985	—	—	—	—	—	35	785	4238
Durchgang nach Westen hin . .																									
5) Mit der Magdeburg-Leipziger Bahn. (Stationen Halle, Leipzig.)	—	390	27	—	4740	925	206	15	—	—	1	663	87	16	138	—	1268	—	4	—	138	—	—	783	155
Versand von den Braunschw. Bahnen	41909	—	295	335	—	1396	37801	14333	—	510	132	347	6746	9	1280	46	2555	81	130	—	—	—	—	20118	818
Durchgang von Westen her . . .	—	315	7	—	—	6	230	13	—	1	2	2	91	—	1344	—	598	2	—	—	—	—	—	356	18
Empfang für die Braunschw. Bahnen	—	710	—	—	4	48	678	44	—	1	1	—	653	86	5737	25	838	—	—	—	—	—	—	571	84
Durchgang nach Westen hin . .																									
6) Mit der Leipzig-Dresdener Bahn. (Stationen Riesa, Dresden.)	—	7	—	—	110	17	4	—	—	—	—	1144	202	5	2	—	110	—	3	—	4	—	—	43	5
Versand von den Braunschw. Bahnen	54970	—	99	—	5	5156	15920	8428	—	78	3	65	1580	—	747	76	842	—	10	—	—	—	—	921	420
Durchgang von Westen her . . .	—	6	—	—	2	14	5	—	—	—	—	—	28	—	252	—	—	—	20	—	—	—	—	15	8
Empfang für die Braunschw. Bahnen	—	208	—	—	—	60	382	3	—	2	—	6	96	7	3486	—	77	—	—	—	—	—	—	38	—
Durchgang nach Westen hin . .																									
7) Mit den Sächsisch-Bayerischen und Bayerischen Bahnen. (Stationen Hof, Bamberg, Fürth, Nürnberg, Nördlingen, Donauwörth, Augsburg, Buchloe, Kempten, München.)	—	—	—	—	1413	9	—	—	—	—	—	230	—	5	—	—	1	—	—	9	27	—	—	—	3
Versand von den Braunschw. Bahnen	1323	—	—	—	—	3178	—	—	—	326	304	1	5	—	—	—	435	—	434	—	—	—	—	—	—
Durchgang von Westen her . . .	—	192	—	—	—	77	505	21	—	—	—	24	—	—	—	31	8	—	—	50	537	—	—	37	5
Empfang für die Braunschw. Bahnen	—	144	—	—	—	8	66	104	—	—	—	1	—	—	1081	23	3	—	—	2065	225	—	—	73	—
Durchgang nach Westen hin . .																									
8) Mit der Thüringischen Bahn. (Stationen Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Durchgang von Westen nach Osten	9	4	6	—	—	8139	3	39	—	179	300	15	260	—	—	65	1078	5	64	—	—	—	—	—	11
„ „ Osten nach Westen	—	2	—	—	—	—	1	408	2	—	—	—	6	325	2336	4	—	4	—	670	9	12	—	59	28
III. Gesamt-Verkehr.																									
1) Verkehr der Braunschweigischen Stationen unter sich. (Einseitiger Verkehr.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Versand, gleichbedeutend mit dem Empfang . . . . .	201	11821	932	1557	19810	9047	16069	4407	8381	10	1092	8220	3031	357818	7939	148	2640	499649	478	1895	620	26743	308715	1545	1673
2) Verkehr der Braunschw. Bahnen mit den Nachbarbahnen. (Gemeinschaftlicher Verkehr.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Versand nach Westen . . . . .	2	2327	243	1397	14801	4507	2391	1761	10153	—	34	11377	1633	128270	787	14	1727	26216	1	1313	4816	18545	454	1039	1369
„ „ Osten . . . . .	17	2265	844	424	6372	9631	626	532	1727	186	130	5195	587	1173	424	120	3374	—	12	291	282	49	36253	7127	1894
Empfang von Westen . . . . .	244	42	6276	1292	91	31143	40869	7348	5365	14	2658	2978	1305	50476	4118	339	9111	6630	1292	367	758	3727	722848	2928	1863
„ „ Osten . . . . .	80	648	38	63	757	5034	1148	3226	2	3	1129	454	225	368	2837	116	1526	30	20	137	1409	44	2	1009	266
Durchgang von Westen nach Osten	107251	31	17123	935	47	110233	252901	93652	—	1809	4693	2458	13058	50	7713	1868	8330	189	4093	361	—	—	—	29833	12333
„ „ Osten nach Westen	31	1385	257	11	1636	2058	14377	2124	2	348	400	175	1818	24721	27738	120	2948	23246	7	2735	234	12	79	1794	4693
Ueberhaupt Versand . . . . .	19	4592	1087	2321	21173	14158	3017	2293	11890	186	164	16572	2220	129443	1211	134	6101	26216	13	1604	5098	18594	36707	8166	2736
Empfang . . . . .	324	690	6314	1360	848	36177	42017	10574	5367	17	3787	3432	1530	50844	6955	455	10637	6660	1312	504	2167	3771	722850	3937	2129
Durchgang . . . . .	107232	1416	17380	946	1633	112341	267278	95776	2	2247	5093	2633	14876	24771	35451	1988	11278	23435	4100	3096	234	12	79	31627	17026
3) Total-Beförderung . . . . .	107826	18519	25763	6184	43514	171723	328331	113050	25630	2460	10136	30857	21657	562376	51556	2725	29656	555960	5903	7099	8119	49120	1068351	45275	23596

## verkehre im Jahre 1853. (Fortsetzung.)

Manufakturwaren.	Metalle, rohe, excl. Eisen.	Mühlenfabrikate.	Öel aller Art.	Papier, Pappe, roh und bedruckt.	Potische, Salpeter Schwe- fel, Soda, Sodasäure, Alaun.	Saamen, Lein-, Hanf- und Klee-.	Saamen, Öel-.	Säuren und feuergefährliche Gegenstände.	Schienen, Eisenbahn-.	Spiritus, Branntewehn.	Steine, Bau-, Pfaster- und Chaussee-.	Syrup.	Taback, Cigarren.	Talg, Lichte, Seife.	Theer.	Thran.	Twiste.	Volumhöse Güter mit Frachtaufschlag.	Wein.	Wolle.	Zucker.	Sonstige Güter.	Total-Gewicht vorstehender Frachtgüter und Producte.	Filant.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber, Schaafe, Ziegen.	Schweine.	Verschiedenes kleines Vieh.	Verschiedenes großes Vieh.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	4 räd- rige Wagen- ladungen
2489	842	165	18	195	—	82	—	—	—	34	—	—	1429	—	—	—	—	383	345	844	34	3174	18191	1313	—	871	409	—	—	9
52606	2701	81	979	7773	4744	274	—	—	102870	6515	—	7420	50247	3864	—	30	6716	2709	40635	159	4391	35257	506126	13791	—	—	—	—	—	—
6902	214	—	58	136	—	1097	20	—	—	334	—	—	353	110	—	—	18	145	86	1048	1	2330	15278	648	—	—	—	—	—	—
35076	2123	807	5236	1289	—	3100	2612	—	8	43922	—	5	3717	673	—	—	50	5734	2067	60981	30	27047	242621	12136	—	—	—	—	—	—
2780	12	641	103	1097	6	100	—	—	1029	38	—	21	953	4	—	—	27	122	592	5042	296	6117	28536	1957	—	—	—	—	—	—
44101	2010	—	2083	8436	830	101	—	—	—	1540	—	17786	25789	1827	32	48	10689	235	11698	1104	1337	25741	324228	18019	—	—	—	—	—	—
7022	—	2	2	1672	—	1510	505	—	—	1	—	—	47	—	—	—	—	254	45	418	—	3858	18321	1507	—	—	—	—	—	—
61536	38	18	2274	3757	—	3382	908	—	—	87	—	2	266	—	—	—	—	2858	165	9858	1	28498	123128	13601	—	—	—	—	—	—
239	110	30	—	31	—	13	—	—	—	—	—	—	506	—	—	—	33	23	162	655	23	467	3948	197	—	—	—	—	—	—
13808	427	11	354	2822	299	47	—	—	100	2127	—	588	127314	375	129	9	2780	230	5604	1825	904	14627	263709	3781	—	—	—	—	—	—
1146	—	—	—	4	—	67	—	—	—	1	—	—	41	—	—	—	—	173	9	1	—	427	2219	153	—	—	—	—	—	—
23683	172	34	—	91	—	327	—	—	—	9	—	—	91	—	—	—	—	2973	485	13896	—	10048	56174	3228	—	—	—	—	—	—
75	—	104	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	251	—	—	—	—	—	1	19	3	271	2432	—	—	—	—	—	—	—
1027	170	—	630	53	7	41	—	—	—	55	—	—	5608	—	2175	—	—	—	42	—	—	2157	17971	—	—	—	—	—	—	—
400	—	—	—	26	—	—	11	—	—	—	—	—	10	64	—	—	—	—	18	2	—	561	2579	—	—	—	—	—	—	—
1398	10	83	2	212	—	4	—	—	—	5	—	—	199	8	—	—	—	27	59	—	—	5723	11523	—	—	—	—	—	—	—
10024	—	—	376	21	268	14	5	—	—	542	—	6	3532	10	96	—	98	—	1108	—	18	2460	28755	—	—	—	—	—	—	—
210	102	67	8	394	—	134	—	23	—	5	—	—	59	—	—	—	—	18	182	—	—	5171	10179	—	—	—	—	—	—	—
3068	6156	27539	4437	5014	3876	3195	15620	8065	—	69791	414707	10174	3413	388	141	194	847	5565	3381	9065	31111	110938	2031181	21406	690	2377	4835	10535	1529	—
7584	8129	31097	7481	1047	6537	2031	2856	4263	—	122060	96476	402	945	53	3	—	1257	1370	506	12755	21545	15629	579703	7634	49	22	3262	720	242	—
7337	6443	2285	214	2725	821	488	58	2	1029	253	194	11539	11027	16	12	45	293	1300	3733	10097	5000	110385	254351	5816	311	1975	840	6490	74	40
5661	1140	1084	1486	2875	3310	1574	4242	120	40126	243	17228	6321	15958	507	41	948	2561	1167	14625	7981	6956	50234	1030470	7356	1543	2507	1292	13106	120	4
18311	322	418	2933	2380	1002	4378	541	61	—	4820	3	1399	1019	278	163	132	699	922	1091	2942	2979	15738	83107	4371	—	—	—	—	—	—
131697	7301	124	5750	26016	11753	762	5	—	204695	12513	—	38986	231676	7431	2317	122	29361	3622	68804	4647	7347	118279	1582809	38566	—	—	—	—	1591	—
133694	4560	3922	58391	6210	422	10623	3529	23	8	146328	—	1088	5977	725	2	—	77	15179	3770	99472	26966	105603	739518	34250	—	—	—	—	—	—
14921	14572	33382	7695	3772	7358	2519	2914	4265	1029	122313	96670	11941	11972	69	15	45	1550	2670	4239	22852	26545	126014	834054	13450	360	1997	4102	7210	316	40
23972	1462	1502	4419	5255	4312	5952	4783	181	40126	5063	17231	7720	16977	785	204	1080	3260	2089	15716	10923	9935	65972	1173577	11727	1543	2507	1292	13106	120	4
265391	11861	4046	64141	32226	12175	11385	3534	23	204703	158841	—	40074	237653	8156	2319	122	29438	18801	72574	104119	34313	223882	2322327	73116	—	—	—	—	1591	—
307352	34051	66469	30692	46267	27221	23051	26851	12534	245858	356008	528605	69909	270015	9398	3179	1441	35095	29125	95910	146359	101904	526806	6361139	119699	2593	6881	10229	30851	3556	44

## XIV. Einnahme

Cap.	Litr.	Gegenstand der Einnahme.	Betrag im Einzelnen Thaler.	Betrag der Litr. Thaler.	Betrag des Cap. Thaler.
I.		Personenverkehr (excl. Gepäck).			
	a.	Einseitiger Verkehr.			
		Station Braunschweig . . . . .	27 948		
		„ Wolfenbüttel . . . . .	16 757		
		„ Scheppenstedt . . . . .	6 209		
		„ Jerxheim . . . . .	2 863		
		„ Wegersleben . . . . .	1 570		
		„ Oschersleben . . . . .	8 090		
		„ Börssum . . . . .	1 760		
		„ Schladen . . . . .	3 281		
		„ Vienenburg . . . . .	6 646		
		„ Harzburg . . . . .	6 733		
		„ Vechelde (die Einnahme ist unter Cap. I. b. 2. enthalten).	—		
		Summa I. a. . . . .		81 857	
	b.	Gemeinschaftlicher Verkehr.			
		1) Mit Magdeburg . . . . .	21 870		
		2) „ Hannover . . . . .	29 961		
		3) „ dem norddeutschen Eisenbahn-Verbande . . . . .	154 260		
		Summa I. b. . . . .		206 091	
	c.	Abonnements . . . . .	—	1 305	
	d.	Varia . . . . .	—	11 090	
		Summa I. Personenverkehr . . . . .			300 343
		Latus . . . . .			300 343

## Repartition der vorstehenden Betriebs-Einnahme

Bahnstrecke.	Betriebs-			
	aus dem Per- sonenverkehre (excl. Gepäck) Cap. I.	aus dem Güter- verkehre (incl. Gepäck) Cap. II.	Varia. Cap. III. bis VI.	im Ganzen.
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
Braunschweig-Wolfenbüttel . .	54 272	68 838	1 635	124 765
Wolfenbüttel-Oschersleben . .	157 231	314 010	8 276	479 517
Wolfenbüttel-Harzburg . . .	27 835	26 345	4 966	59 146
Braunsch.-Hannov. Grenze . .	61 005	122 544	2 759	186 308
Alle Bahnen . . . . .	300 343	531 737	17 656	849 736

im Jahre 1853.

Cap.	Litr.	Gegenstand der Einnahme.	Betrag im Einzelnen Thaler.	Betrag der Litr. Thaler.	Betrag des Cap. Thaler.
II.		<i>Transport . . .</i>	—	—	300 343
		<b>Güterverkehr.</b>			
	a.	Einseitiger Verkehr.			
		Station Braunschweig . . . . .	43 868		
		„ Wolfenbüttel . . . . .	12 098		
		„ Scheppenstedt . . . . .	4 406		
		„ Jerxheim . . . . .	5 120		
		„ Wegersleben . . . . .	2 628		
		„ Oschersleben . . . . .	18 311		
		„ Börssum . . . . .	583		
		„ Schladen . . . . .	1 964		
		„ Vienenburg . . . . .	4 697		
		„ Harzburg . . . . .	2 686		
		„ Vechelde (die Einnahme ist unter Cap. II. b. 2. enthalten) . .	—		
		<i>Summa II. a. . . .</i>	—	96 331	
	b.	Gemeinschaftlicher Verkehr.			
	a)	Mit Magdeburg . . . . .	27 369		
	b)	„ Hannover . . . . .	40 231		
	c)	„ dem norddeutschen Eisenbahn-Verbande . . . . .	358 830		
	d)	„ Thüringen . . . . .	4 313		
	e)	„ Baiern . . . . .	4 558		
		<i>Summa II. b. . . .</i>	—	435 301	
	c.	Varia . . . . .	—	105	
		<i>Summa II. Güterverkehr . . .</i>	—	—	531 737
III.	—	Pachtgelder . . . . .	—	—	2 659
IV.	—	Zinsen . . . . .	—	—	1 500
V.	—	Vom elektrischen Telegraphen . . . . .	—	—	—
VI.	—	Sonstige Einnahmen . . . . .	—	—	13 497
		<i>Summa der Betriebs-Einnahme pro 1853 . . .</i>	—	—	849 736

von 849 736 Thlr. sub. Cap. I. bis VI.

Einnahme		Einnahme vom Personen- resp Güterverk.		Bemerkungen.
pro Bahnmeile (der Tarifs- länge).	pro Nutzmeile.	pro Person und Meile. (excl. Freipass- sagiere) Pfennig.	pro Centner Gut und Meile (excl. Freigut). Pfennig.	
Thaler.	Thaler.			
83 177	10,21	26,03	3,37	Die Bahnlängen sind aus Ta- bel e I., die Nutzmeilen aus Ta- belle XI., die Personen- und Güter-Frequenz aus Tabelle X. zu ersehen.
63 936	12,39	34,11	3,36	
13 144	4,17	23,82	2,06	
74 523	14,00	51,88	3,70	
53 108	10,84	30,72	3,33	



## XV. Ausgabe

Cap.	Littr.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Bemerkungen.
				im Einzelnen. Thlr.	im Ganzen. Thlr.	
I.			Administration.			Die seitwärts unter Cap. I. und II. bemerkten Ausgaben beziehen sich lediglich auf den Eisenbahndienst.
	a.		Für Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direction: Besoldungen . . . . .	10 845		
	b.		Für Herzogl. Eisenbahn- und Post-Hauptcasse: Besoldungen . . . . .	1 225		
	c.		Für Herzogl. Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung: Besoldungen . . . . .	5 450		
	d.		Für Herzogl. Eisenbahn-Werkstätten-Verwaltung: Besoldungen . . . . .	4 900		
			<i>Summa Cap. I. . .</i>	—	22 420	
II.			Sonstige allgemeine Kosten.			
	a.		Diäten und Reisekosten etc. . . . .	2 076		
	b.		Bureau- und Druckkosten . . . . .	11 367		
	c.		Uniformirung . . . . .	4 950		
			<i>Summa Cap. II. . .</i>	—	18 393	
III.			Transportverwaltung.			
	a.		Besoldungen des Expeditionspersonals . . .	10 177		
	b.	1.	„ „ Fahrpersonals . . . . .	10 960		
		2.	„ „ Hilfspersonals . . . . .	8 564		
		3.	Cokesprämien und Meilengelder etc. . . . .	4 009		
	c.	1.	Unterhaltung der Locomotiven . . . . .	33 973		
		2.	„ „ Personenwagen . . . . .	9 507		
		3.	„ „ Güter- und Gepäckwagen . . . . .	13 688		
		4.	Für Räder und Achsen zu Personen- und Güterwagen . . . . .	13 590		
	d.	1.	Heizmaterial für Locomotiven . . . . .	55 968		
		2.	Material zum Oelen und Putzen derselben . .	6 578		
		3.	„ „ Schmieren und Putzen der Personen- und Güterwagen . . . . .	2 111		
		4.	Heizungs- und Beleuchtungs-Material für die Bahnhöfe und Bahnzüge etc. . . . .	12 233		
		5.	Betriebs-Geräthschaften . . . . .	4 186		
	e.		Sonstige Ausgaben incl. Wagenmiethe . . .	32 150		
			<i>Summa Cap. III. . .</i>	—	217 694	
IV.			Bahnhofs-Verwaltung.			
	a.		Besoldungen der Bahnhofs-Aufseher u. Portiers	4 285		
	b.		„ „ Bahnhofs-Arbeiter . . . . .	23 808		
	c.		Unterhaltung der Bahnhöfe, Gebäude etc. . .	7 746		
	d.		„ „ Drehscheiben und Excentrics	4 955		
	e.		Brandversicherungsbeiträge und Häusersteuer .	713		
			<i>Summa Cap. IV. . .</i>	—	41 507	
			<i>Latus . .</i>	—	300 014	

im Jahre 1853.

Cap.	Littr.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Bemerkungen.
				im Einzelnen. Thlr.	im Ganzen. Thlr.	
V.			<i>Transport . .</i>	—	300 014	
			Bahn-Verwaltung.			
	a.		Besoldungen der Bahnaufseher . . . . .	2 335		
	b.		„ „ Bahnwärter . . . . .	24 545		
	c.		„ „ Excentrikwärter . . . . .	6 011		
	d.		Unterhaltung der Bahnen:			
		1.	Braunschweig-Oscherslebener Bahn . . . . .	25 179		
		2.	Wolfenbüttel-Harzbürger Bahn . . . . .	7 086		
		3.	Braunschweig-Hannoversche Bahn . . . . .	5 197		
	e.		Offenhaltung der Bahnen bei Schnee etc. . . . .	5 519		
			<i>Summa Cap. V. . .</i>	—	75 872	
VI.			Für den elektrischen Telegraphen.			
	a.		Besoldungen der Telegraphen-Beamten . . . . .	950		
	b.		Unterhaltungskosten . . . . .	890		
			<i>Summa Cap. VI. . .</i>	—	1 840	
VII.	a. — c.		Verschiedene Ausgaben . . . . .	—	7 438	
			<i>Summa der Betriebs-Ausgaben (Cap. I—VII.)</i>	—	385 164	
VIII.			Ablieferung an die Staatscasse . . . . .	—	166 179	
IX.			Verwendungen zu Neubaugegenständen.			
	a.		Kaufgelder für Schienen . . . . .	18 055		
	b.		Erbauung eines Güterschuppens zu Vechelde . . . . .	634		
	c.		Erbauung einer Wasserstation daselbst . . . . .	2 092		
	d.		Für Acquisition der Steuer-Amts-Localen zu Vienenburg und Harzburg . . . . .	3 784		
	e.		Anlegung einer Drehscheibe nebst Rampe zu Scheppenstedt . . . . .	1 154		
	f.		Erbauung eines Güterschuppens zu Vienenburg . . . . .	808		
			<i>Summa Cap. IX. . .</i>	—	26 527	
X.			Zuschuss zum Reserve- und extraordinären Baufonds . . . . .	—	131 301	
			<i>Gesammt-Ausgabe . .</i>	—	709 171	

# R e p a r t i t i o n

der vorstehenden Betriebsausgabe von 385 164 Thlr. sub Cap. I.—VII.

Bahnstrecke.	Betriebsausgabe					Bemerkungen.
	im Ganzen.	pro Bahnmeile (der Tarif- länge).	pro Nutz- meile.	pro Achsmeyle (aller Wagen).	pro Centner- meile der Brutto- beförde- rung.	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pfennig.	Pfennig.	
Braunschweig - Wolfenbüttel . .	53 584	35 722	4,38	37,7	0,46	Die Trennung der Ausgabe nach den verschiedenen Bahnstrecken beruht auf einer rationellen Vertheilung. Die Bahnlängen sind aus Tabellen I., die Nutzmeilen, die Achsmeylen und die Bruttobeförderung aus Tabelle XI. zu ersehen.
Wolfenbüttel - Oschersleben . .	215 530	28 737	5,57	38,2	0,48	
Wolfenbüttel - Harzburg . . . .	38 235	8 497	2,70	39,6	0,43	
Braunschweig - Hannoversche Grenze . . . . .	77 815	31 126	5,85	36,2	0,46	
Alle Bahnen	385 164	24 073	4,91	37,8	0,46	

## XVI. A b r e c h n u n g

A) vom gesammten Eisenbahn- und Post-Betriebe für das Jahr 1853.

	Vom Eisenbahn-   Post- Betriebe. Thaler.   Thaler.		Vom Eisenbahn- und Postbetriebe. Thaler.
Betriebs-Einnahme pro 1853 . . . . .	849 736	155 739	1 005 475
Betriebs-Ausgabe pro 1853 . . . . .	385 164	121 918	507 082
Reinertrag pro 1853 . . . . .	464 572	33 821	498 393
Diese Summe ist folgendermaassen verwendet:			
1) Ablieferung an die Staatscasse . . . . .	166 179	33 821	200 000
(Die Ablieferung vom Eisenbahnbetriebe beträgt:			
4,52 Procent des zu verzinsenden Capitals von 3 678 000 Thlr.)			
2) Verwendungen für Neubaugegenstände . . . . .	26 527	—	26 527
3) Zuschuss zum Eisenbahn-Reserve- und extraord. Baufonds . . . . .	131 301	—	131 301
4) Uebertrag in die Rechnung pro 1854. . . . .	140 565	—	140 565
Summa wie oben . . . . .	464 572	33 821	498 393

Ertrag und Rentabilität der einzelnen Bahnstrecken pro 1853.

B a h n s t r e c k e .	Verzinsliches Anlage- capital. Thaler.	Betriebs- einnahme. Thaler.	Betriebs- ausgabe. Thaler.	Rein- ertrag. Thaler.	Von den Einnahmen betragen die Ausgaben. Procent.	Reinertrag von dem verzinslichen Anlagecapital Procent.
Braunschweig - Wolfenbüttel . . . . .	513 000	124 765	53 584	71 181	42,9	13,88
Wolfenbüttel - Oschersleben . . . . .	1 600 000	479 517	215 530	263 987	44,9	16,50
Wolfenbüttel - Harzburg . . . . .	640 000	59 146	38 235	20 911	64,6	3,27
Braunschw. - Hannoversche Grenze	697 000	186 308	77 815	108 493	41,8	15,57
Summa	3 450 000	849 736	385 164	464 572	45,3	13,47

Bemerkung. Nimmt man Einnahme, Ausgabe und Baucapital der Braunschweig-Wolfenbüttler Strecke halb zur Wolfenbüttel-Oscherslebener und halb zur Wolfenbüttel-Harzbürger Strecke, so hat sich

die Braunschweig-Oscherslebener Bahn mit . . . . .	16,14
die Braunschweig-Harzbürger „ „ . . . . .	6,30

Procent verzinst.

## A b r e c h - n u n g

B) über den Reserve- und

extraordinären Baufonds.

Nro.	E i n n a h m e.	Thaler.	Thaler.
	Bestand ult. 1852 . . . . .	—	301 267
	Zugang im Jahre 1853:		
	Vom Bahnbetriebe (Cap. X. der Ausgabe.):		
1.	Etatmässiger Zuschuss . . . . .	80 000	
2.	Beitrag pro 1853 zur Anschaffung zweier Locomotiven und Tender . .	17 000	
3.	„ pro 1853 zur Anschaffung von Personen- und Güterwagen .	7 000	
4.	„ pro 1853 zu den Kosten eines neuen Stationshauses zu Wolfenbüttel . . . . .	12 000	
5.	Behuf Verbesserung der Bahngleise . . . . .	10 000	
6.	Restkosten der Erweiterung des südl. Theiles des Bahnhofes zu Braunschweig . . . . .	164	
7.	Restkosten der Regulirung des Personenbahnhofes daselbst . . . . .	1 777	
8.	Kosten einer Rampe daselbst . . . . .	500	
9.	Behuf Erbauung zweier Wärterhäuser bei Dettum und Watenstedt . .	2 860	
			131 301
	Gesamt-Einnahme . . . . .	—	432 568
	Davon die Ausgabe mit . . . . .	—	187 156
	Bleibt Bestand ult. 1853 . . . . .	—	245 412

Nro.	A u s g a b e.	Thaler.	Thaler.
1.	Anschaffung von Fahrzeugen:		
	a) für eine Locomotive nebst Tender . . . . .	13 896	
	b) „ 16 Stück bedeckte Güter- und Viehwagen . . . . .	16 727	
	c) „ 3 Locomotiven und Tender. . . . .	35 957	
	d) „ 27 Stück bedeckte Güterwagen . . . . .	45 479	
2.	Restkosten der Erbauung von sieben gemeinschaftlichen Gepäckwagen . . . . .	3 216	
3.	Verbesserung der alten Schienengleise . . . . .	32 453	
4.	Fernere Kosten der Einrichtung der Gasbeleuchtung auf dem Bahnhofe Braunschweig . . . . .	10 406	
5.	Vervollständigung des elektrischen Telegraphen . . . . .	1 563	
6.	Fernere Kosten der Erbauung eines Directionshauses zu Braunschweig	12 721	
7.	„ „ der Erbauung eines Stationshauses zu Wolfenbüttel .	10 165	
8.	„ „ der Erweiterung des südlichen Theiles des Bahnhofes Braunschweig . . . . .	753	
9.	Regulirung des Personen-Bahnhofes daselbst . . . . .	3 668	
10.	Erbauung eines Wärterhauses zu Dettum . . . . .	50	
11.	„ „ „ „ Watenstedt . . . . .	102	
	Gesamt-Ausgabe . . . . .	—	187 156

Bemerkung. Die vorstehenden Ausgaben, so wie die in Tabelle V. B. vom Jahre 1852 sub 1, 2 b. 3. 5 und 10 verrechneten Kosten sind dem Anlage-Capitale in Tabelle VI. hinzugesetzt.

# XVII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender im Jahre 1853.

R e p a r a t u r .				
Die Locomotiven haben folgende wesentliche Ersatzstücke erhalten:				
4 Achsen.	14 Bufferhülsen.	5 Manometer.	44 Reifen	
14 Achskluppen.	4 Excentrikscheiben.	6 Namenschilder.	720 Siederöhren.	
221 Achspflanzen.	16 Kolbenringe.	2 Räder.	2 Verkuppelungsstangen.	
6 Aschenkasten.	4 Laternen.	2 Regulatoren.	12 Wasserstandslaternen.	
Gesamtkosten für die Ersatzstücke . . . . .				11 492 Thlr.
» für die übrige Reparatur inclusive der Locomotivgeräthe . . . . .				22 114 »
				<i>Summa</i> . . . . .
Einnahme für alte Materialien . . . . .				33 606 Thlr.
				3 766 »
Nettokosten für Ersatz und Reparatur . . . . .				29 840 Thlr.
Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen.				
Material zum Oelen, Schmieren und Verdichten:		Material zum Putzen:		
370 Pfund Baumöl.		6 117 Pfund Baum-, Knochen- und Maschinenöl,		
17 193 » Knochenöl.		22 548 » Baumwoll-Abfälle und Heede,		
1 178 » Maschinenöl,		1 281 » Grüne Seife,		
7 625 » Locomotivschmier,		374 » Schmirgel,		
4 145 » Talg.		53 » Terpentin.		
Kosten für Material zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen . . . . .				6 578 Thlr.
Arbeitslohn für das Putzen . . . . .				4 133 »
Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen . . . . .				10 711 Thlr.
S p e i s u n g .				
136 114 Centner Kokes, à Centner 9 Ggr. 9,378 Pfg. . . . . }				53 587 Thlr.
40 264 Cubikfuss Holz (pro Locomotive und Tag 7,783 Cubikfuss), à Cubikfuss 7,952 Pfg. }				
Gesamtkosten für Reparatur, Oelen, Schmieren, Verdichten, Putzen und Speisung . . . . .				97 138 Thlr.

Im Durchschnitt	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Ma- terial u. Arbeits- lohn zum Oelen, Schmieren, Ver- dichten u. Putzen.	Kosten für Material zur Speisung.	Gesamtkosten für Reparatur, Oelen, Schmie- ren, Verdichten, Putzen und Speisung.
für jede der in Benutzung gewesenen 27 Locomotiven . . . . .	1 105 Thlr.	397 Thlr.	2 096 Thlr.	3 598 Thlr.
für jeden der 5173 Dienstage . . . . .	5,77 »	2,07 »	10,94 »	18,78 »
für jede der von den Locomotiven zurückgelegten 83 786 Meilen. . . . .	8,547 Ggr.	3,068 Ggr.	16,209 Ggr.	27,821 Ggr.
für jede der von den Locomotiven beschafften 2 998 735 Achsmeilen des Wagenzuges . . . . .	2,865 Pfg.	1,031 Pfg.	5,434 Pfg.	9,330 Pfg.

# XVIII. Unterhaltung der Personen- und Güterwagen im Jahre 1853.

## Reparatur sämtlicher Braunschweigischen Wagen.

	Die Wagen haben folgende wesentliche Ersatzstücke erhalten															Kosten im Ganzen			
	Achsklappen.	Achspflanzen.	Bogenfedern.	Buffer, eiserne.	Buffer, lederne.	Federn.	Gummiringe.	Hängeisen.	Laternenhalter.	Kasten.	Untergestelle.	Verdecke.	Zughaken.	Zughülsen.	Zugketten.	für die Ersatzstücke.	für die übrige Reparatur.	Einnahme für alte Materialien.	Nettokosten für Ersatz u. Reparatur.
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
Personenwagen . . . . .	21	250	5	—	—	—	—	1	—	—	8	1	12	—	28	1 080	8 767	340	9 507
Güterwagen . . . . .	133	553	—	70	25	22	336	13	8	1	—	9	80	34	78	5 180	9 352	844	13 688
Personen- u. Güterwagen	154	803	5	70	25	22	336	14	8	1	8	10	92	34	106	6 260	18 119	1 184	23 195

### Schmieren sämtlicher Braunschweigischen und fremden Wagen.

Material: 354 Pfund Baumöl,  
 553 „ Brennöl,  
 6 766 „ Knochenöl,  
 204 „ Maschinenöl,  
 13 271 „ Wagenschmier.

Arbeitslohn: 2 829 Tagewerke.

Kosten für Material und Arbeitslohn zum Schmieren . . . . . 3 041

### Putzen sämtlicher Braunschweigischen Wagen.

Material: 1 024 Pfund Baumwoll-Abfälle und Heede,  
 205 „ Grüne Seife,  
 27 „ Talg.

Arbeitslohn: 5 110 Tagewerke.

Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen . . . . . 1 807

Gesamtkosten für Reparatur, Schmieren und Putzen . . . . . 28 043

### Im Durchschnitt

	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Schmieren.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen.
für jeden der 52 Personenwagen . . . . .	183 Thlr.	—	—
für jeden der 271 Güterwagen . . . . .	51 „	—	—
für jede der 142 Personenwagen-Achsen . . . . .	66,95 „	—	—
für jede der 675 Güterwagen-Achsen . . . . .	20,28 „	—	—
für jede der von den Braunschw. Personenwagen zurückgelegten 548 593 Achsmeilen .	4,991 Pfg.	—	0,295 Pfg.
für jede der von den Braunschw. Güterwagen zurückgelegten 1 216 437 Achsmeilen .	3,240 „	—	
für jede der von den Braunschw. und fremden Wagen auf den Braunschw. Bahnen zurückgelegten 2 931 102 Achsmeilen . . . . .	—	0,298 Pfg.	—

# XIX. Resultate über die Haltbarkeit der Schienen und

## Haltbarkeit

Form und Gewicht  der  Schiene n.	Bahnstrecke.	Endpunkte der Gleise mit Bezug auf die Meilensteine		Bestand am Schlusse des Jahres 1852.		Die Auswechselung im Jahre 1853 entspricht einem			Bei Neubauten oder Constructionsveränderungen im J. 1853			Bestand
		von  Nro.	bis  Nro.	Länge der Gleise.  Rthn.	Mittleres Alter der Schiene n.  Jahre.	Ab- gänge.  Länge der Gleise.  Rthn.	Zugänge.  Länge der Gleise.  Rthn.	Mittleres Alter der Schiene n.  Jahre.	Ab- gang.  Länge der Gleise.  Rthn.	Zugang.  Länge der Gleise.  Rthn.	Mittleres Alter der Schiene n.  Jahre.	
A. Schienen der Hauptgleise ausserhalb der Bahnhöfe.		a	b	c = (b-a) ×1625	d	e	f	g	h	i	k	l = $\frac{e+f}{2} - \frac{i}{h}$
3 1/8 Zoll hoch, mit flachen Köpfen, 17 Pfund pr. Fuss . . .	Braunschweig - Wolfenbüttel, westliches Gleis (hin)	0,16	1,54	2 243	13,513	219,59	219,59	0,5	25,25	—	—	2 218
4 Zoll hoch, mit flachen Köpfen, 20 2/3 Pfund pr. Fuss . .	dasselbst, östliches Gleis (her)	0,16	1,54	2 243	7,123	35,19	35,19	0,5	25,25	—	—	2 218
Desgl. . . . .	Wolfenbüttel-Oschersleben, südliches Gleis (hin)	1,63 4,00 5,69 7,67	3,92 5,60 7,59 8,82	11 278	9,079	442,68	442,68	0,5	295,88	165,88	0,5	11 148
Desgl. . . . . (Diese Schienen liegen etwas geneigt nach der Mitte der Bahn.)	dasselbst, nördliches Gleis (her)	1,63 8,77	3,92 8,82	—	—	—	—	—	—	3539,94 251,40 11,16	0,5 9,081 10,214	3 803
4 3/4 Zoll hoch, mit doppelten Köp- fen, 20 1/2 Pfund pr. Fuss ) (Diese Schienen liegen etwas geneigt nach der Mitte der Bahn.)	desgl.	5,69 7,67	7,59 8,77	—	—	—	—	—	—	4875,00	0,5	4 875
3 1/8 Zoll hoch, mit flachen Köpfen, 17 Pfund pr. Fuss . . .	Wolfenbüttel - Vienenburg (hin und her)	1,63 3,03 3,81	3,02 3,77 4,98	5 363	11,978	6,19	6,19	0,5	43,84	11,34	0,5	5 330
4 Zoll hoch, mit flachen Köpfen, 20 2/3 Pfund pr. Fuss . .	Vienenburg-Harzburg (hin u. her)	5,03	6,02	1 609	9,126	2,66	2,66	0,5	—	—	—	1 609
Desgl. . . . .	Braunschweig - Hannover, nördliches Gleis (hin)	0,17 1,92	1,85 2,51	3 689	8,234	93,80	93,80	0,5	48,75	—	—	3 640
Desgl. . . . . (Diese Schienen liegen etwas geneigt nach der Mitte der Bahn.)	dasselbst, südliches Gleis (her)	0,17 1,92	1,85 2,51	3 689	5,293	19,13	19,13	0,5	48,75	—	—	3 640
Summa . .		--	—	30 114	9,215	819,24	819,24	0,5	487,72	8854,72	0,756	38 481
B. Schienen auf den Bahnhöfen und in den Neben- gleisen exclusive der Hohl- und Flachschiene n .												
		--	—	5 722	8,081	265,62	154,86	0,5	298,94	737,13	4,630	6 049



# Querhölzer bis zum Ende des Jahres 1853.

der Schienen.												
Ende 1853.	Gewicht, welches über das Schienengleis transportirt ist			Die Beförderung dieses Gewichts entspricht der Beschaffung folgen- der Anzahl von Centnermeilen:			Abgenutzte Gleislänge			Gleislänge, welche bei der Beschaffung von 1 000 000 Cent- nermeilen oder bei der Beförde- rung einer Last von 1 000 000 Ctr. über die Länge einer Meile zeit- her erneuert worden ist.	Entweder: Anzahl der Centnermei- len, durch de- ren Beschaf- fung eine Meile Gleis- länge zeither unbrauchbar geworden ist.	Oder: Gewicht, durch dessen Transport das Schie- nengleis zeit- her un- brauchbar geworden ist.
Mittleres Alter der Schienen.  Jahre.	bis Ende 1852.  Centner.	im Jahre 1853.  Centner.	bis Ende 1853.  Centner.	bis Ende 1852.  Ctr.-Meilen.	im Jahre 1853.  Ctr.-Meilen.	bis Ende 1853.  Ctr.-Meilen.	bis Ende 1852.  Ruthen	im Jahre 1853.  Ruthen	bis Ende 1853.  Ruthen	Ruthen.	Stück.	Centner.
$\frac{m}{(c-e-h)(d+1)} + \frac{fg+ik}{l}$	$n$	$o$	$p$ $= n + o$	$N$ $= \frac{cn}{1625}$	$O$ $= \frac{co}{1625}$	$P$ $= \frac{cp}{1625}$ $= N + O$	$q$	$r$ $= e$	$s$ $= q + r$	$t$ $= \frac{s}{p} 1\,000\,000$	$u$ $= \frac{P}{s} 1625 = \frac{1\,625\,000\,000}{t}$	
13,124	76 377 000	11 307 000	87 684 000	106 928 000	15 830 000	122 758 000	107,25	219,59	326,84	2,6625	610 000 000	
8,001	49 835 000	11 170 000	61 005 000	69 397 000	15 638 000	85 035 000	33,70	35,19	68,89	1,8102	2 006 000 000	
9,556	58 220 000	16 471 000	74 691 000	457 187 000	115 459 000	572 646 000	536,49	442,68	979,17	1,7009	950 000 000	
1,096	—	989 000	989 000	—	3 778 000	3 778 000	—	—	—	0,0	0	
0,500	—	1 328 000	1 328 000	—	4 129 000	4 129 000	—	—	—	0,0	0	
12,938	43 446 000	5 863 000	49 309 000	144 672 000	19 523 000	164 195 000	21,67	6,19	27 86	0,1696	9 581 000 000	
10,110	37 241 000	5 216 000	42 457 000	36 870 000	5 165 000	42 035 000	6,85	2,66	9,51	0,1828	8 889 000 000	
9,010	40 476 000	9 920 000	50 396 000	93 088 000	22 813 000	115 901 000	193,00	93,80	286,80	2,4745	657 000 000	
6,263	28 947 000	9 648 000	38 595 000	66 571 000	22 187 000	88 758 000	26,58	19,13	45,71	0,5150	3 155 000 000	
7,832	—	—	—	974 713 000	224 522 000	1 199 235 000	925,54	819,24	1744,78	1,4549	1 116 000 000	
8,320	—	—	—	—	—	—	552,32	265,62	817,94	0,120 des Ganzen.	8,320 Jahre.	

Die Abnutzung der  
Schienen auf den  
Bahnhöfen beträgt  
in 1 Jahre  $\left(= \frac{1}{m}\right)$

Dauer der Schienen auf  
den Bahnhöfen  $(= m)$

## XIX. (Fortsetzung.)

H a l t b a r k e i t						
Dimensionen und Material der Q u e r h ö l z e r.	Bestand am Ende des Jahres 1852.		Die Auswechselung im Jahre 1853 entspricht einem			Bei Neu- tionsver-
	Anzahl d. Querhöl- zer in allen Haupt- und Nebengleisen. Stück.	Mittleres Alter der Quer- hölzer. Jahre.	Abgange. Stück.	Zugänge.		Abgang. Stück.
					Mittleres Alter der Quer- hölzer. Jahre.	
	c	d	e	f	g	h
Nicht präparirte Hölzer.						
E i c h e n e:						
$\frac{6}{8}$ und $\frac{6}{10}$ zöllige Querhölzer . . . . .	29 823	4,885	3 143	6	0,5	376
$\frac{6}{12}$ zöllige Querhölzer . . . . .	131 924	9,094	16 413	—	—	820
$\frac{6}{14}$ „ „ . . . . .	10 392	2,514	45	—	—	672
Präparirte Hölzer.						
E i c h e n e:						
$\frac{6}{10}$ zöllige Querschwellen . . . . .	3 266	0,5	—	8 374	0,5	—
$\frac{6}{12}$ „ „ . . . . .	79	0,5	—	2 490	0,5	—
$\frac{6}{14}$ „ „ . . . . .	2 691	0,5	—	{ 5 491 87	{ 0,5 3,014 }	—
B u c h e n e:						
$\frac{6}{10}$ zöllige Querschwellen . . . . .	1 067	0,5	—	1 021	0,5	—
$\frac{6}{12}$ „ „ . . . . .	—	—	—	—	—	—
$\frac{6}{14}$ „ „ . . . . .	1 793	0,5	—	379	0,5	—
K i e f e r n e:						
$\frac{6}{10}$ zöllige Querschwellen . . . . .	378	0,5	—	554	0,5	—
$\frac{6}{12}$ „ „ . . . . .	—	—	—	—	—	—
$\frac{6}{14}$ „ „ . . . . .	683	0,5	—	781	0,5	—
<i>Summa</i> . . .	182 096	7,559	19 601	19 183	0,511	1 868

## der Querhölzer.

bauten oder Construc- änderungen im J. 1853		Bestand Ende 1853.		Abgenutzte Querhölzer			Theil der Gesammtmasse, welcher in einem Jahre absorbirt wird.	Dauer der Querhölzer.
Zugang.								
Stück.	Mittleres Alter der Quer- hölzer. Jahre.	Stück.	Mittleres Alter der Querhölzer. Jahre.	bis Ende 1852. Stück.	im Jahre 1853. Stück.	bis Ende 1853. Stück.		Jahre.
<i>i</i>	<i>k</i>	<i>l</i>	$m = \frac{(c-e-h)(d+1)}{l} + \frac{fg+ik}{l}$	<i>n</i>	<i>o</i>	$p = n + o$	$q = \frac{1}{m}$	$r = m$
—	—	26 310	5,884	10 880	3 143	14 023	0,170	5,884
—	—	114 691	10,094	15 431	16 413	31 844	0,099	10,094
—	—	9 675	3,514	2 061	45	2 106	0,285	3,514
12 209	0,5	23 849	0,637	—	—	—	1,570	0,637
416	0,5	3 015	0,526	—	—	—	1,901	0,526
{ 1 681 526 }	{ 0,5 3,014 }	10 476	0,904	—	—	—	1,106	0,904
612	0,5	2 700	0,895	—	—	—	1,117	0,895
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 126	0,5	3 298	1,044	—	—	—	0,958	1,044
52 244	0,5	53 176	0,507	—	—	—	1,972	0,507
12 751	0,5	12 751	0,5	—	—	—	2,000	0,5
12 464	0,5	13 928	0,549	—	—	—	1,821	0,549
94 059	0,514	273 869	5,232	28 372	19 601	47 973	0,191	5,232

## XX. Uebersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung

Jahr.	Im Betriebe befindliche Bahnlänge			Beschaffte Nutzmeilen				Beschaffte Achs- meilen.	F r e q u e n z				
	auf Schie- nen- glei- sen.  Meil.	auf Land- wegen.  Meil.	während der Dauer von  Monaten.	auf der Schienenbahn		auf Land- wegen mit- telst Pferde	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.		
				mittelst Locomo- tiven.	mit- telst Pferde				Personen- verkehr.	Güter- verkehr.	Ach- sen.	Per- sonen.	Güter.
1838	1 1/2	—	1	375	—	—	375	?	?	?	?	?	?
1839	1 1/2	—	12	5 514	—	—	5 514	?	?	?	?	?	?
1840	{ 1 1/2 5	— 1	{ 7 1/2 4 1/2 }	7 196	608	560	8 364	?	?	?	?	?	?
1841	{ 5 6	1 —	{ 10 2 }	10 676	1 684	1 440	13 800	?	?	?	?	?	?
1842	6	—	12	11 984	1 660	—	13 644	?	?	?	?	?	?
1843	{ 6 13 1/2	— —	{ 6 1/2 5 1/2 }	20 267	1 812	—	22 079	?	?	?	?	?	?
1844	{ 13 1/2 16	— —	{ 4 1/2 7 1/2 }	37 713	—	—	37 713	?	?	?	?	?	?
1845	16	—	12	40 918	—	—	40 918	?	1 454 000	5 836 000	?	35,5	143
1846	16	—	12	40 638	—	—	40 638	?	1 902 000	5 459 000	?	46,8	134
1847	16	—	12	49 824	—	—	49 824	?	2 063 000	13 850 000	?	41,4	278
1848	16	—	12	54 199	—	—	54 199	1 359 966	2 367 000	15 211 000	25,1	43,7	281
1849	16	—	12	54 440	—	—	54 440	1 826 833	2 443 000	22 095 000	33,6	44,9	406
1850	16	—	12	55 873	—	—	55 873	1 967 097	2 613 088	31 513 714	35,2	46,8	564
1851	16	—	12	62 344	—	—	62 344	2 194 562	3 334 691	36 290 783	35,2	53,5	582
1852	16	—	12	74 254	—	—	74 254	2 588 208	3 455 997	42 251 830	34,9	46,5	569
1853	16	—	12	78 419	—	—	78 419	2 931 102	3 532 127	47 636 146	37,4	45,0	607

# der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1853.

Brutto-Einnahme				Einnahme				Ausgabe (excl. der Zuschüsse zum Reservefonds)				Betriebsausgabe		
aus dem Personen- verkehre (excl. Gepäck- fracht).  Thlr.	aus dem Güter- verkehre (incl. Gepäck- fracht).  Thlr.	Varia.  Thlr.	Im Ganzen.  Thlr.	pro Meile der ganzen Betriebs- länge und pro Jahr.  Thlr.	pro Nutz- meile.  Thlr.	pro Person und Meile.  Pfg.	pro Cent- ner Gut und Meile.  Pfg.	für den Betrieb.  Thlr.	für Neubau- gegen- stände.  Thlr.	Abliefe- rung an die Staats- casse.  Thlr.	im Ganzen.  Thlr.	pro Bahn- meile und Jahr.  Thlr.	pro Nutz- meile.  Thlr.	pro Achse- meile.  Pfg.
2 766	16	118	2 900	23 200	7,73	?	?	1 763	—	—	1 763	14 104	4,70	?
33 162	193	1 462	34 817	23 211	6,81	?	?	21 151	—	847	21 998	14 101	3,83	?
29 496	2 166	1 838	33 500	10 510	4,00	?	?	29 236	—	13 125	42 361	9 172	3,50	?
39 625	16 556	1 444	57 625	9 604	4,17	?	?	54 815	—	8 750	63 565	9 136	3,97	?
46 079	29 065	5 573	80 717	13 453	5,91	?	?	57 218	—	29 750	86 968	9 536	4,19	?
81 063	40 127	8 139	129 329	13 704	5,86	?	?	90 846	7 056	16 319	114 221	9 630	4,11	?
144 440	80 793	1 934	227 167	15 082	6,02	?	?	162 990	—	65 000	227 990	10 821	4,32	?
155 645	93 954	2 242	251 841	15 740	6,15	30,83	4,64	185 079	—	65 000	250 079	11 567	4,52	?
173 657	127 606	5 288	306 551	19 160	7,54	26,29	3,89	199 324	—	75 000	274 324	12 458	4,90	?
187 300	179 628	4 108	371 036	23 190	7,45	26,15	3,74	252 602	19 331	93 000	364 933	15 788	5,07	?
211 984	212 874	5 765	430 623	26 914	7,95	25,80	4,03	251 609	84 470	73 500	409 579	15 725	4,64	53,3
221 098	317 396	33 661	572 155	35 760	10,51	26,06	4,14	296 840	33 241	120 000	450 081	18 552	5,45	46,8
231 468	370 957	5 874	608 317	38 020	10,89	25,51	3,43	330 996	164 718	140 000	635 714	20 687	5,92	48,4
286 255	406 402	6 637	699 294	43 706	11,22	24,72	3,28	333 862	84 077	164 000	581 939	20 866	5,36	43,8
294 848	445 496	13 927	754 271	47 142	10,16	24,57	3,04	352 349	11 417	164 000	527 766	23 490	4,75	39,2
300 343	531 737	17 656	849 736	53 108	10,84	30,72	3,33	385 164	26 527	166 179	577 870	24 073	4,91	37,8

# XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt

für das nicht im Staatsdienste angestellte Eisenbahn-Personal,  
im Jahre 1853.

	Ständige Mitglieder				Zeitige Mitglieder					Ueber- haupt.
	I Classe.	II. Classe.	III. Classe.	in Summa.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	in Summa.	
Anzahl aller Mitglieder, welche Beiträge geleistet haben	41	27	301	369	175	6	106	991*	1 278	1 647
Geleistete Beiträge . . . . . Thlr.	470	250	2 213	2 933	523	10	188	2 138	2 859	5 792
Dazu an Capitalzinsen etc. . . . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	294
<i>Summa Einnahme Thlr.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 086
Anzahl aller Mitglieder, welche Unterstützung empfangen haben:										
Krankengeld . . . . .	5	2	65	72	94	1	19	326	440	512
Sterbegeld . . . . .	—	—	2	2	1	—	1	7	9	11
Pension . . . . .	—	—	2	2	—	—	—	—	—	2
Wittwengeld . . . . .	—	3	17	20	—	—	—	—	—	20
Waisengeld . . . . .	—	2	10	12	—	—	—	—	—	12
<i>Summa</i>	5	7	96	108	95	1	20	333	449	557
Betrag der Unterstützungen:										
Krankengeld . . . . . Thlr.	26	6	225	257	370	13	44	1 085	1 512	1 769
Honorar für Aerzte . . . . . Thlr.	—	—	—	122	—	—	—	—	686	808
Sterbegeld . . . . . Thlr.	—	—	20	20	15	—	10	70	95	115
Pension . . . . . Thlr.	—	—	28	28	—	—	—	—	—	28
Wittwengeld . . . . . Thlr.	—	38	160	198	—	—	—	—	—	198
Waisengeld . . . . . Thlr.	—	25	87	112	—	—	—	—	—	112
<i>Summa Thlr.</i>	26	69	520	737	385	13	54	1 155	2 293	3 030
Zurückgezahlte Beiträge . . . . . Thlr.	—	—	—	49	—	—	—	—	—	49
<i>Summa Ausgabe Thlr.</i>	—	—	—	786	—	—	—	—	2 293	3 079
Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 007
Krankheitstage nach Procenten von den gesunden Tagen sämmlicher Mitglieder . . . . .	—	—	—	1,30	—	—	—	—	1,89	1,77
Sterbefälle nach Procenten der lebenden Mitglieder . . .	—	—	—	0,54	—	—	—	—	0,70	0,67

\* Die Anzahl der zeitigen Mitglieder IV. Classe ist nach den Beiträgen festgestellt, wie wenn diese Mitglieder das ganze Jahr hindurch in Arbeit gewesen wären.

## XXII. Maass-, Gewichts- und Münz-Tabelle.

### A. L ä n g e n m a a s s.

Eintheilung des braunschweigischen Längenmaasses.

Meilen.	Ruthen.	Fuss.	Zoll.	Linien.
1	1625	26000		
	1	16		
		1	12	144
			1	12

Vergleichung des braunschweigischen mit fremden Längenmaassen.

braunschw.	preussisch.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Fuss.	0,90922 Fuss.	0,28536 Meter.	0,93625 Fuss.	1 Fss. brschw. ist genau = $126\frac{1}{2}$ Paris. Linien.
1 Ruthe.	1,2123 Ruthen.	4,5658 Meter.	4,993 Yard.	
	14,5475 Fuss.		14,98 Fuss.	
1 Meile.	0,985 Meilen.	7,4194 Kilometer.	4,61 Meilen.	1 Meile braunschw. ist = 1 deutschen oder geographischen Meile, wovon 15 einen Aequatorialgrad ausmachen.
	1970 Ruthen.	7419,4 Meter.	8114 Yard.	
	23640 Fuss.		24342 Fuss.	

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen Längenmaasse.

preussisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,0998 Fuss.
1 Meile.	1,015 Meilen.

französisch.	braunschw.
1 Meter.	3,504 Fuss.
1 Kilometer.	0,1348 Meilen.

englisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,068 Fuss.
1 Meile.	0,217 Meilen.

### B. G e w i c h t.

Eintheilung des braunschweigischen Gewichts.

Centner.	Pfund.	Loth.	Quentchen.
1	100		
	1	32	
		1	4

## Vergleichung des braunschweigischen mit fremden Gewichten.

braunschw.	preussisch.	Zollgewicht.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Pfund. 1 Centner.	1 Pfund. 0,909 Centn. 100 Pfund.	0,9354 Pfund. 0,9354 Centner. 93,54 Pfund.	0,4677 Kilogr. 46,77 Kilogr.	1,0311 Pfund. 0,9206 Centner. 103,11 Pfund.	Nach dem braunschweigischen Gewichte sind die Betriebsmaterialien verwogen.

## Vergleichung des Zollgewichts mit anderen Gewichten.

Zollgewicht.	braunschw.	preussisch.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Pfund. 1 Centner.	1,069 Pfund. 1,069 Centn. 106,9 Pfund.	1,069 Pfund. 0,9718 Centner. 106,9 Pfund.	0,5 Kilogramme. 50 Kilogramme.	1,1023 Pfund. 0,9842 Centner. 110,23 Pfund.	Das Zollgewicht ist das Bahngewicht für die braunschw. Bahnen, wozu nach alle transportirten Gegenstände verwogen werden. Hiernach ist auch das Gewicht der Fahrzeuge und Locomotiven angegeben.

## Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen und mit dem Zollgewichte.

preussisch	braunschw.	Zollgewicht.
1 Pfund.	1 Pfund.	0,9354 Pfd.
1 Centr.	1,1 Centr.	1,029 Cntr.

französisch	braunschw.	Zollgewicht.
1 Kilog.	2,138 Pfd.	2 Pfund.
100 Kilog.	2,138 Ctr.	2 Centner.

englisch	braunschw.	Zollgewicht.
1 Pfund.	0,9698 Pfd.	0,9072 Pfd.
1 Centr.	1,086 Ctr.	1,016 Ctr.
1 Tonne.	21,72 Ctr.	20,32 Ctr.

## C. M ü n z e.

## Eintheilung der braunschweigischen Münze.

Thaler.	Gutegroschen.	Pfennige.
1	24 1	288 12

## Vergleichung der braunschweigischen mit fremden Münzen.

braunschweigisch.	preussisch.	französisch.	englisch.
1 Thaler.	1 Thaler.	3,70 Franken.	0,1459 Pfund. 2,917 Schillinge.
1 Gutergroschen.	1,25 Silbergr.	15,42 Centimen.	0,1216 Schilling. 1,459 Pence.
1 Pfennig.	1,25 Silberpf.	1,285 Centimen.	0,1216 Penny.



Vergleichung einiger fremden mit der braunschweigischen Münze.

preussisch.	braunschweigisch.
1 Thaler.	1 Thaler.

französisch.	braunschweigisch.
1 Franken.	0,27 Thaler. oder 6,48 Gutegr.

englisch.	braunschweigisch.
1 Pfund	6,854 Thaler.

D. Maasse für mechanische Leistungen.

In den vorliegenden Betriebs-Resultaten ist zu verstehen unter dem Ausdrucke:

Achsmeyle    der Transport von 1 Wagenachse über die Entfernung von 1 Meile.  
 Personenmeyle    »    »    » 1 Person    »    »    »    » 1    »  
 Centnermeyle    »    »    » 1 Centner    »    »    »    » 1    »  
 Nutzmeyle    »    »    » 1 Zuge    »    »    »    » 1    »